

Järnvägsstationerna och deras omgivning då och nu med fyra exempelstationer

Författare: Victoria Sandberg



Järnvägsstationerna och deras omgivning - då och nu med fyra exempelstationer

Railway stations and their surroundings – then and now with four examples

Victoria Sandberg

Handledare: Patrik Olsson, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Åsa Klintborg Ahlklo, Sveriges Lantbruks Universitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt Arbete i Landskapsarkitektur

Kursansvarig inst.: Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Kurskod: EX0845

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Lomma station, Fotograf: Sandberg, Victoria

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Järnvägsstation, stationspark, torg, växtlighet, Eslöv, Lomma, Rosengård, Teckomatorp, offentlig miljö, resecentrum

Sammandrag

Järnvägsstationerna i Sverige har funnits sedan mitten av 1800-talet och en del av de då aktiva stationerna har stängts ned då bilismen ökade. På senare år har dock flera stationer främst här i Skåne åter öppnats upp för persontrafik och nya stationer håller på att anläggas. Synen på resande var annorlunda när de första stationerna kom till jämfört med vad som är viktigt vid en station nu.

I den här uppsatsen har fyra stationer undersökts genom litteraturstudie av information från kommunerna och Trafikverket samt genom platsbesök för att se om stationer som funnits och använts sedan 1800-talet skiljer sig från de som anläggs i dag och vilka nya trender som syns på ritningarna. Detta har kompletterats med litteraturstudie av historia om järnvägen i Sverige och parker och torg genom historien.

Undersökningen kom fram till att dagens idéer hade implementerats på de äldre stationerna i viss mån men betydligt mer på de nyanlagda stationerna. De största förändringarna var att stationerna blivit en sorts resecentrum med möjligheter för byte mellan olika resesätt, tåg, buss, bil och cykel. Men även att trenderna har gått tillbaka något mot ursprunget med mer växtlighet och färre parkeringsplatser för bilar, dock i stället plats för cyklar. Torget som mötesplats finns kvar men att det är en plats för möte är viktigare än att det är ett faktiskt torg.

Slutligen kom undersökningen fram till att det finns flertalet element på en station som ses som självklara och viktiga, men att detta så sakteliga förändras med utvecklingen av samhället.

Abstract

Since the nineteenth century the railway stations have been a part of the Swedish transport network. Some of the stations have been closed since the car made it's way into society. In recent years some stations have reopened and new once have been built. The view on traveling has changed quite a bit since the arrival of trains and what is important at a railway station has shifted.

In this paper four stations have been examined through literature study of papers from the municipalities and Trafikverket (The Swedish Transport Government). Visits at the sites have been made for the purpose of discovering any differences between the stations from the nineteenth century and those built today, together with any new trends that might be visible at the drawings of the sites. This has been complemented with a literature study of the history of the Swedish railway, parks and squares.

The results of the investigation shows that the ideas of today had been implemented on the sites of the older stations to some extent but significantly more so at the newly built stations. The largest changes where that the stations had become more of a central for travels with the possibility of exchange between different ways of transport; train, bus, car and bike, rather than merely train stations. But the trends have as well been changing towards the past with more vegetation and less parking spaces for cars, although more parking for bikes. The square as a meeting place is still there but it is more significant that there is a space for meeting rather than that it has to be an actual square.

Finally, the investigation came to the conclusion of that there are multiple elements that is seen as self-spoken and important, but that this is slowly changing with the development of the society.

Förord

Jag har alltid varit intresserad av järnvägar och deras koppling till historien. Under min uppväxt var den alltid tydligt närvarande då vi var tvungna att passera järnvägsspåret för att ta oss till byn, var bommarna över spåret nere på grund av något fel i tågtrafiken kom man vaken hem eller hemifrån. I dag är järnvägen och tåg som kollektivtrafik en självklarhet, åtminstone i södra Sverige, och jag tror inte alla inser vilken skillnad järnvägen gjorde för transporter inom landet innan biltrafiken tog vid. Att få skriva om tågen och järnvägen i Sveriges historia är en chans för mig att fördjupa mig i ämnet, även om det i en kandidatuppsats inte blir någon grundlig undersökning så är att skrapa på ytan en början till att tydliggöra hur tågtrafiken förändrats från de första järnvägsstationerna i Sverige till de som vi är vana vid i dag.

Innehållsförteckning

Sammandrag	3
Abstract	4
Förord	5
Bakgrund	8
Mål & syfte	8
Material & metod	9
Frågeställningar	10
Järnvägen i Sverige	11
Statliga järnvägen	11
Privata banor i Skåne	11
Edelsvärds idealstadsplan	12
Stationerna i dag	12
Stadsplanering	13
Offentliga platser i Sverige	15
Svenska parker på 1800-talet	15
Torgfenomenet	17
Exempelstationer	19
Eslöv	19
1800-tal	20
Nutid	21
Reflektioner	24
Lomma	25
1800-tal	25
Nutid	26
Reflektioner	29
Rosengård	30
Nutid	30
Reflektioner	34
Teckomatorp	35
1800-talet	35
Nutid	36
Reflektion	38

Resultat & Diskussion	40
Järnvägen genom historien.....	40
Växtligheten	41
Torgytor och mötesplatser	42
Bänkar.....	43
Cykelställ.....	44
Bilparkeringar	44
Belysning.....	45
Fördjupning	45
Avslutande kommentarer	46
Referenser.....	48
Tryckta källor	48
Digitala källor	48
Bilder	50
Kartor.....	50
Bilagor.....	52

Bakgrund

Sedan järnvägen och tågtrafiken kom till Sverige på 1800-talet har mycket i samhället förändrats, de tankar om offentlighet och fritid som fanns då har förändrats tillsammans med utvecklingen av Sverige både ekonomiskt och genom nya tekniska lösningar. Vilka likheter och vilka skillnader kan man hitta om man jämför det vi vet om de gamla stationerna med de nya vi har anlagt i dag? Det pratas mycket om vikten av kollektivtrafik för att ge jämlikhet åt alla människor och för att minska klimatpåverkan från resande. Att skapa en trevlig miljö som inbjuder till kollektivt resande tycker jag vore en bra utgångspunkt i utvecklingen av nya stationer och ombyggnation av äldre. Därför har jag valt att i den här uppsatsen skriva om både äldre och yngre stationer samt jämföra vilka element, så som grönska, sittplatser och mötesplatser, som skiljer de stationer som anlades på 1800-talet från de som anlagts på 2000-talet samt se om det finns trender som kommer igen på alla stationerna.

Mål & syfte

Målet med det här arbetet är att ta fram vilka element, så som grönska, sittplatser, parkeringar och så vidare på en järnvägsstation och i dess tillhörande offentliga yta som ger platsen olika uttryck och hur det skiljer mellan stationer från olika tidsepoker.

Syftet med arbetet är att i framtiden kunna använda kunskapen om de olika synsätten på offentligmiljö för att skapa en miljö som kan behålla den historiska berättelsen samtidigt som platsen optimeras för resande och möten så som vi ser det i dagens samhälle.

Material & metod

I arbetet har jag genomfört en litteraturstudie om järnvägshistorien i Sverige med fakta om järnvägens betydelse i andra europeiska länder där järnvägen anlades tidigare och med lite annorlunda förutsättningar. Anläggningen av järnvägen i England framför allt blev förebild för anläggandet av järnvägen i Sverige. I litteraturstudien har även information om offentliga platser i allmänhet genomförts för att lättare kunna se skillnader mellan samhället i Sverige på 1800-talet och nu i början av 2000-talet. Det historiska materialet som jag hittat nämner främst när anläggningen skedde och vad som finns kvar i form av parker och stationshus. Elementen som undersöks i dagsläget har jag tyvärr inte hittat någon fakta om vid anläggandet av de äldre stationerna.

Med stationer eller stationsområden menas i det här arbete både stationshus, spårområde och de omgivningar som kan anses tillhöra stationen. Alltså den offentliga yta som tillhör stationshuset och spårområdet, oftast parkeringar, park eller torgyta.

Utöver litteraturstudien har fokus lagts på fyra olika stationer i Skåne som anlagts vid olika tidpunkter eller under olika omständigheter, två stationer som anlagts nyligen (2000-talet) och två stationer som anlagts under järnvägens uppkomst under 1800-talet. Information om de olika stationerna har inhämtats främst från kommunerna men även från Trafikverket och olika historiska källor. Ritningar över dagens situation har hämtats från kommunernas arkiv och Skånetrafiken. Stationerna har besökts och fotograferats för att få en tydligare bild av hur platsen faktiskt ser ut för en besökare och hur platserna upplevs, i utrymme och framkomlighet. De äldre stationerna dokumenteras så som de ser ut i dag men undersöks även genom det material som finns att hitta om deras historiska utseende. Den helt nya stationen dokumenteras endast i sin nutida utformning.

Avgränsningen i uppsatsen är skånska stationer, då det finns mest material att tillgå för dessa samt att platsbesöken underlättas genom att stationerna ligger inom ett rimligt avstånd från Alnarp.

Metoden för undersökningen liknar till viss del Lisbeth Ericssons metod i hennes examensarbete *Stationsmiljöns utveckling* (2000) där hon tittat på vilka element som i dag finns på Faluns station. Ericsson har lagt mycket fokus på upplevelser av olika ytor inom stationsområdet, men då denna uppsats tar upp flera exempel är de inte lika djupgående. Jag har genomfört en observation där specifika element har nedtecknats och observerats på varje station. Elementen är växtlighet, torgytor och mötesplatser, bänkar, cykelparkeringar, bilparkeringar och till viss del belysning.

Frågeställningar

Så vad skiljer de olika stationerna åt? Vilka element återfinns på de olika stationerna och vilka element finns endast på en eller få av stationerna? Kan vi se skillnader mellan en äldre station och en yngre station?

Järnvägen i Sverige

Statliga järnvägen

Anna Lindgren, doktorand vid Institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet, skriver i sin LIC-avhandling *Planteringar längs järnvägen* (2020) att de första delarna av stambanan var färdigbyggda och invigdes 1856. De första sträckorna utgjordes av den västra stambanan mellan Göteborg och Jonsered samt den södra stambanan mellan Malmö och Lund. Det främsta som fraktades med tågtrafiken utöver nöjesresor var posten.

Stambana (National encyklopedin, 2020) kallas de järnvägssträckor som byggdes av staten och som har en viktigt statlig betydelse. Ordet används i dag inte endast för de ursprungliga delar av järnvägen som anlades som stambanor, utan hela sträckningen Malmö till Stockholm kallas den södra stambanan. Den norra stambanan består i dagsläget av hela sträckningen från Stockholm till Luleå.

Den södra stambanan som från början gick från Malmö till Jönköping via Nässjö invigdes 1864. Redan innan fanns det en järnväg mellan Jönköping och Falköping. I Lindgrens undersökning (2020) som sträcker från 1855 till 1875, byggdes totalt 180 järnvägsstationer i Sverige och under året 1864 reste en miljon människor med tågtrafiken. Enligt Trafikverkets hemsida genomfördes 23 miljoner långfärdsresor inom Sverige och 224 miljoner regionsresor år 2018 med alla Sveriges tågresebolag. (Trafikverket, 2020) Enligt Skånetrafiken (2019) finns det över 80 stationer som deras Pågatåg stannar vid.

Lindgrens (2020) ena exempelstation är Eslövs järnvägsstation som enligt hennes arbete började rulla 1858. Där anlades en "skyddsplantering" på den östra sidan av spåren bestående av trädrader. På Trafikverkets (2018) hemsida kan man läsa att de trafiksäkrar järnvägsspåren genom att se till att det inte finns träd inom 20 meter från spåren för att undvika risken med fallande träd.

Privata banor i Skåne

Utöver stambanan skriver Jens Möller, filosofie doktor vid Lunds universitet, i sin avhandling *Godsen och den agrara revolutionen* (1989) om de privata järnvägar i Skåne som delvis finansierades av de skånska godsen. Den svenska järnvägen byggdes under början av den industriella revolutionen i Sverige tillskillnad från England där järnvägen byggdes tidigare än i Sverige men en bra tid efter den industriella revolutionens intåg i England i början av 1800-talet. De stambanor som svenska regeringen beslutade om 1853 blev starten för järnvägarna och utifrån dessa byggdes

de privata bibanor som förband mindre städer och de gods som låg mellan dessa. Anledningen till att de flesta privatägda järnvägarna anlades efter 1870 är enligt Möllers text att det var svårt för godsen att få kredit för att täcka kostnaderna.

Det var Riksdagen som skulle godkänna dragningen av en ny järnväg, privat finansierad eller inte, och om staten ansåg att järnvägen skulle vara av riksintresse fanns det ett lån som kunde sökas av de privata finansiärerna. Detta ledde till att endast stambanan anlades som en statlig järnväg, alla de andra järnvägarna i Skåne anlades som privata spår med stöd eller lån från staten och kommunerna. Enligt Möller (1989) var det sällan ett enda gods som ägde alla aktierna till en järnvägssträcka, utan detta delades i de flesta fall mellan flera gods och en tredjedel ägdes ofta av en stad eller kommun.

Edelsvärds idealstadsplan

Adolf Edelsvärd var under mitten och slutet av 1800-talet arkitekt hos SJ och under sin anställning som järnvägsarkitekt tog han fram en idealplan för stadsutveckling. Vägar i staden skulle orienteras efter hur spårområdet låg och stationens framsida skulle leda in i staden på en mittaxel som mötte kyrkan i mitten av staden. Fabrikerna skulle placeras bakom spåren och stationens tillhörande byggnader. Detta skriver Lisbeth Ericsson, master student i landskapsarkitektur Ultuna, i sitt examensarbete *Stationsmiljöns utveckling* (2000). I Edelsvärds idealplan skulle ett stort bantorg läggas framför stationen, men planen genomfördes på få platser då stadens gator ofta låg i ett annat mönster som inte överensstämde med järnvägens riktning. Trots att de sällan blev så stora som Edelsvärd hade tänkt sig anlades dock mindre torg eller gårdsplaner som en del av stadsrummet i närhet till stationen som på så sätt anpassade stationen till det samhälle som redan fanns innan stationen anlades. Även Lindgren skriver i sin text (2020) om hur Edelsvärd blev huvudarkitekt för anläggandet av järnvägshusen i södra Sverige efter den första danska arkitekten.

Stationerna i dag

I sitt examensarbete skriver Lisbeth Ericsson (2000) om hur järnvägens roll minskat i början av 2000-talet. Konkurrensen med annan trafik har blivit högre, men hoppet om att järnvägen ska bli framtidens miljövänliga transportmedel finns kvar. Stationerna började under 1990-talet att göras om till resecentrum för att invånarna i städerna skulle kunna ta sig till tåget, med förhoppningen att öka antalet tågresenärer. Ökningen av bussar och bilar i anknytning till stationerna har dock resulterat i att mer hårdgjorda ytor omger stationerna istället för den grönska som tidigare var ett signum för den viktiga stationsbyggnaden, detta menar Ericsson i

sina observationer. Ett *resecentrum* är enligt Ericsson en plats för möjlighet till resa med taxi, buss och tåg och tillgång för resenären till den service som behövs vid resande. Då detta examensarbete skrevs år 2000 har samhällets syn på resande och *resecentrum* som Ericsson nämner antagligen förändrats. Detta diskuterar jag mer i min diskussion.

I sina undersökningar har Ericsson noterat att utöver plats för bilar och bussar tar cykelparkeringar upp mycket plats omkring stationerna. Stationerna är viktiga trafiknoder men Ericsson påpekar att alla som besöker en station inte är resenärer. Hon nämner de som ska träffa någon som kommer med tåget, de som besöker stationscafét eller Pressbyrån med flera. Men förbindelsen mellan olika färdmedel är det som prioriteras och Ericsson menar att man lätt glömmer bort att stationen fortfarande är den första anblicken av staden för många. I brist på utrymme glöms omgivningens gestaltning bort och stationsmiljöerna upplevs i vissa fall som tråkiga.

Jag tror att flertalet stationer som gjordes om runt millennieskiftet kan kännas tråkiga för att skötseln ska vara så lätt som möjligt, och då tror jag att designen ofta blir raka linjer och minskad grönska. Jag tror dock att detta är något som håller på att förändras, på mina exempelstationer finns flera exempel på vad kommunerna har gjort för att göra platsen trevligare med så lite skötselarbete som möjligt.

I sitt examensarbete har Ericsson genomfört olika platsundersökningar likt det som gjorts i det här arbete. Fokus ligger på Falu station, men en del allmänna punkter nämns. Bland annat att det i dag sällan finns plats eller pengar till samma volym av grönska som det tidigare gjorde, men att det finns fördelar med att plantera grönska vid stationerna. I Ericssons intervjuer med resenärerna på Falu station efterfrågas bland annat grönska för att göra platsen mindre "steril". Under tiden de väntar på tåget passar de på att vila ut från vardagens stress, vilket ökar vikten av att miljön i anslutning till stationen ska vara trevlig och lugnande. I sitt förslag till förändring av Falu station har Ericsson återinfört stationsparken med plats för lek, vila på bänkar och uteservering för stationscafét. Något som jag tror ger mer liv åt platsen och möjlighet för människor att stanna upp utomhus.

Stadsplanering

På Trafikverkets hemsida (2019) *Stationerna* under fliken *Västlänken* skriver de om att de nya stationerna i Göteborg ska placeras centralt i staden för att ha nära till knypunkter, arbeten, skola och bostäder samt närhet till målpunkter så som i detta fall Liseberg, GöteborgsOperan, Göteborgs Universitet och Svenska Mässan. Enligt Trafikverket (Västlänken, 2020) är Västlänken en nedgrävd järnväg under Göteborg stad där pendeltrafiken och regiontrafik stannar vid flertalet stationer. Detta är en intressant järnvägssträckning inom en större stad som för tillfället utvecklar flera nya stationer för att underlätta resande med kollektivtrafiken.

Patricia Trulsson och Amanda Wahlgren (2019), kandidatstudenter inom byggt teknik vid Linneuniversitet i Kalmar, skriver i sitt examensarbete *Pendlarnod* om kollektivtrafik och dess inflytande över stadsplanering och invånarnas välmående. De menar att planeringen av en hållbar regional- och lokal-trafik är viktig för ett välmående samhälle. Deras förslag på vad som kan gynna god hälsa och rörelse på lokal nivå är att en järnvägsstation ska finnas inom 800 meter från bostaden och en busstation inom 400 meter. Detta är enligt deras mening en förutsättning för en högeffektiv kollektivtrafik. I sitt arbete skriver de även om kompletterande stationer som kan placeras i utkanterna av tätorter eller samhällen för att minska trycket på den centrala stationen och antalet bilar som rör sig inne i centrum. Likt andra *resecentrum* behöver dessa kompletterande stationer ha smidiga möjligheter till att byta mellan olika färdmedel.

Trulsson och Wahlgren skriver även om Karlstad kommun som satsar pengar på sitt resecentrum som ett steg på vägen att nå sitt mål av 100 000 invånare. De vill öka attraktiviteten av staden och på så vis få fler inflyttningar genom att skapa ett attraktivt resecentrum för både de som arbetspendlar och de resenärer som kommer mer långväga ifrån. Stationsområdet ska byggas ihop med staden så att stora öppna ytor kan undvikas och fokus istället läggs på att all yta kommer till användning och är tillgänglig för alla.

En centralstations attraktivitet kan enligt Trulssons och Wahlgrens arbete höjas genom att etablera olika sorters service i stationens närhet. Att förtäta området kring stationen med bostäder gör att fler personer reser med kollektivtrafik från stationen och fler resenärer ger näring åt den service som finns eller kan etableras där. Fler aktiviteter och servicemöjligheter höjer både markvärdet och stationens värde för samhället. I Malmös Översiktsplan (2018) nämner även Malmö stad vikten av samarbetet mellan kollektivtrafiken och stadsmiljön för att staden ska utvecklas för att passa så många invånare som möjligt och göra staden tryggare.

Offentliga platser i Sverige

Svenska parker på 1800-talet

I sin doktorsavhandling *Public parks in Sweden 1860-1960* skriver Eivor Bucht (1997), Agr.dr. vid SLU, om hur parkväsendet växte fram i Sverige under 1800- och 1900-talet. Enligt hennes text framlades förslagen till parker av frivilliga organisationer främst i de större städerna. Exempel på dessa organisationer är Svenska Trädgårdsföreningen som grundades 1836 och Göteborg trädgårdsförening grundad 1842. Deras främsta argument för anläggningarna var att de skulle öka renligheten och möjligheten för familjer att umgås utomhus under lediga dagar. Utöver parker var dessa organisationers mål att främja esplanader och planteringar samt all hortikulturell aktivitet. Julia Sirelius, masterstudent inom landskapsarkitektur, skriver i sin uppsats *Rosor och rälsar* (2018) att innan dess fanns det dock redan parker som allmänheten hade tillgång till, så som kungliga parker och botaniska trädgårdar.

Bucht nämner även i sin reflektion att det med tanke på Sveriges relativt låga invånarantal vid 1800-talets mitt inte rädde samma trångboddhet eller sanitära olägenheter som det gjorde i London vid samma tid. Det var främst från England och Tyskland som trädgårds organisationerna tog sin inspiration, där industrialiseringen var i full gång och trångboddheten i städerna var svår. Trots det mindre problemet i Sverige var ren luft och grönska de största argumenten för anläggandet av parker enligt Buchts text.

Under den "volontära fasen" som Bucht har valt att kalla åren 1860-1914 berodde anläggandet av nya parker till stor del på att mark som ägdes av staten och militären gavs till städerna med kravet att den skulle användas till allmännytta så som parker. De pengar som användes till anläggningen av parkerna kom i de större städerna så som Göteborg, Malmö och Norrköping från privata donationer. De frivilliga organisationerna var den stora kraften bakom att lägga fram förslag om de olika parkerna och planteringarna. Att stationsparker blev en vanlig syn under 1800-talet när stationerna anlades beskrivs i Buchts text med att man ville visa upp en vacker fasad intill viktiga byggnader, så som stationshus, postkontor och andra statliga byggnader.

Järnvägspark (Nationalencyklopedin, 2020) är en yta med växtlighet som anlades i större orter med järnvägsstation under 1800-talet. Dess främsta nytta till en början var att fungera som skyddsplantering mellan samhället och det förorenade och brandfarliga spårområdet. Senare blev dessa ytor ofta till parker för storartade planteringar och promenader som en enkel variant av de engelska landskapsparkerna som var idealet under 1800-talet. I vissa fall kallas fenomenet för stationspark men det ordet finns varken med i Nationalencyklopedin, Svenska

akademins ordlista eller ordbok, men det är ett ord som jag stött på i en del texter så som nästkommande uppsats.

I sin uppsats *Rosor och rälsar* skriver Sirelius (2018) om den blomsterprakt som fyllde järnvägsparkerna. Till följd av en rensning i arkiven när Banverket, i dag Trafikverket, tog över skötseln av stationerna på 1980-talet finns det endast lite material att tillgå från de tidigaste anläggningarna, men det som Sirelius har hittat är att planteringar som kallades *tapetgrupper* var en vanlig syn under 1870 till 1900-talets början. Det var en plantering bestående av perenner och sommarblommor och i vissa fall exotiska palmer som vinterförvårdades i växthus. Det kunde även finnas ett *vårdträd* i en rondell framför stationshuset, ett träd som sköttes extra varsamt. Utöver dessa vackra planteringar i anslutning till stationshuset fanns det nyttoträdgårdar med fruktträd och annan odling för de anställda vid järnvägen. På bilderna i Sirelius uppsats kan man även se att *plattformspanteringar* var vanliga. Då planterades buskar och växtlighet på eller vid kanten av perrongen.

I sitt examensarbete *Stationsmiljöns utveckling* skriver Lisbeth Ericsson (2000) om hur man under början av 1900-talet allt mer började förändra stationsparkerna efter funktion, växterna som användes skulle vara enklare sorter som invånarna själva kunde köpa till sina trädgårdar och perenner blev allt vanligare istället för de utplanterade annuellerna.

Torgfenomenet

Enligt Svenska Akademiens ordbok (2006) är definitionen av ett torg en större öppen yta tillgänglig för allmänheten och till för handel och möten och fungerar i allmänhet som en samlingsplats eller träffpunkt, oftast i de centrala delarna av en stad eller samhälle.

I sin bok *Town and square* skriver den tyske arkitekten Paul Zucker (1959) om torgens betydelse genom historien upp till mitten av 1900-talet. Zucker menar i sin bok att ett torgs betydelse inte beror på storlek utan mer på vikten av att det är en plats för möten mellan människor och en paus från den omgivande stadens brus av gator, en lugn ö i stadens rörelse. Zucker menar att ett torg aldrig blir färdigt utan att det förändras med stadens och tidens socioekonomi och tekniska lösningar likt resten av staden och som en del av den. Torget består av tre dimensioner; markytan som golv, omgivande strukturer som väggar och himmeln som tak, även om han menar att det som främst definierar torget är den tvådimensionella sträckningen av markytan.

Zucker återkommer ofta i sin text till att ett torg är en form av konst men som inte kan begrundas utifrån endast den tidsperiod då det anlades, då det ständigt är i förändring med sin omgivning till skillnad från målningar och skulpturer. Enligt hans text anlades de första riktiga torgen omkring 500f.Kr. i Grekland då demokratin började synas i samhället. Under medeltiden utvecklades torget till en yta i närhet till kyrkan eller stadsporten där handel pågick. Placeringen av ett stort öppet torg i mitten av staden kom under renässansen. En tanke om torgets tredimensionella aspekter började visa sig allt mer och monument, fontäner och andra element blev viktiga för torgets skala och struktur. Senare under barocken blev rörelsen in på, igenom och utifrån torget en viktig aspekt i planeringen. Under slutet av 1700-talet blev tankarna riktade mot att ta sig tillbaka till naturen och buskar, träd och mindre växter började bli en del av den hårdgjorda staden men planeringen återgick till att vara mer tvådimensionell.

Mattias Kärrholm, professor i arkitektur vid Lunds universitet, skriver i sitt arbete *Historical Complexity in Public Places* (2005) om placeringen av torgytor i Lund. Enligt Kärrholms text behövdes nya torg anläggas för handel under 1800-talet då de centrala torgen inte längre fungerade som marknadstorg när mängden handel ökade. De nya torg som anlades i utkanterna av staden anlades längsmed en viktig rutt snarare än rakt över den.

I examensarbetet *Idén om miljonprogrammet* (2016) skriver Winny Lau, civilingenjör inom arkitektur vid Luleå Tekniska Universitet, om hur grönytor och utemiljöer planerades under miljonprogrammet 1965-1975. Ytor med olika funktioner delades in i olika kategorier med krav som de skulle uppfylla, främst i placering och storlek men ett genomgående tema var att det skulle finnas närhet till natur och plats för

rörelse för alla. De mötesplatser som planerades var främst grönytorna men även de mindre stadsdelscentrum med butiker som anlades i de nya områdena ansågs som mötesplatser. Lau fortsätter med att jämföra dåtidens stadsplanering med dagens där förtätning är eftersträvarvärt. Istället för stadsdelscentrumet som mötesplats är dagens uppfattning om mötesplats stråken som går genom centrala delar av samhället eller staden. Bebyggelsen blandas upp för ett mer levande och attraktivt stråk som ska locka nya kunder till butikerna genom att bygga bostadshus intill butikerna och öppna butiker i bostadshusens nedersta våning.

Mina egna tankar om hur torget utvecklas är att vi i västvärlden inte längre är i lika stort behov av stora öppna ytor som vi varit tidigare i historien. Jag utvecklar mina tankar om detta i min diskussion.

Exempelstationer

För att få en inblick i hur det är i verkligheten på olika stationer i dag har jag besökt fyra stationer i Skåne. Som dokumentering har fotografier tagits av de olika element som noterats. De element som har lagts fokus på är bänkar, växtlighet, cykelparkeringar, bilparkeringar, belysning och öppna ytor som skulle kunna refereras till som torg eller mötesplats samt storlek och tidsålder för anläggandet av stationen. Det jag har tittat på från ett historiskt perspektiv angående de äldre stationerna är när de anlades och vad som finns kvar av det som byggdes vid anläggning samt vilken roll stationen spelade i samhället vid tiden för anläggning. Jag har även tittat på hur växtligheten såg ut vid anläggningen av de äldre stationerna, i den grad det varit möjligt. Det historiska materialet ska ge en bakgrund till varför de äldre stationerna ser ut som de gör i sin utformning.

För att tydliggöra för läsaren hur platsen ser ut och upplevs finns bilder i texten som jag har ansett vara de viktigaste för att få en uppfattning av området. Utöver detta finns bifogade planer över de fyra olika stationsområdena för en helhetsbild över områdena. De fyra stationerna som besökts och undersökts är Eslöv, Lomma, Rosengård och Teckomatorp station.

Eslöv

Eslöv station är en äldre station som var en knutpunkt längs den södra stambanan 1858 när järnvägen var en nymodighet i Sverige. Byggnadselement som härstammar från tidigt 1900-tal och stationshuset är skyddade som byggnadsminnen. (Skåne Länsstyrelse, 2020) Eslöv station är även den station med störst mängd tågtrafik både vid tiden för sitt anläggande och i nutid som har undersökts i detta arbete.

Se bilaga 1, 2, 3 och 4 för ritningar över området. Den gällande detaljplanen, bilaga 1, är från 1937, *FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN AV CENTRALA DELEN AV ESLÖV* från Lantmäteriet (1937) och för att ge en tydligare bild över dagens station är bilaga 2 en terminalkarta över *Eslövs station* från Skånetrafiken (2019). Bilaga 3 är *Detaljplan för bebyggelse för bostäder, handel och kontor vid Kvarngatan i Eslöv* från Eslöv kommun (2005) och bilaga 4 är *Kv. Postmästaren M.fl. Förslag till ändring av stadsplan* av Staffan Bolander stadsplanearkitekt (1984).



Fig. 1, Eslöv stationsbyggnad, Fotograf: Sandberg, Victoria

På Länsstyrelsens hemsida (2020) *Eslövs station* står det om invigningen av Eslövs station som ett stopp längs södra stambanan år 1858. Utöver södra stambanan ingick Eslöv station i en del av fem privata järnvägssträckningar, Landskrona-Helsingborg, Ystad, Hörby-Kristianstad och Röstånga-Klippan. På grund av det ökande antalet passagerare och anställda byggdes stationshuset ut i början av 1900-talet.

Omgestaltningen av stationshuset som gjordes då är hur vi ser det i dag och som ett exempel för det tidiga 1900-talets arkitektur har stationshuset förklarats som byggnadsminne. Förutom stationsbyggnaden finns tunneln under spåren som användes för persontrafik och gods kvar. Den byggdes tillsammans med "träpaviljonger" över nedgångarna från perrongerna till tunneln samtidigt som ombyggnationen av stationshuset 1913. Tunneln under spåren tillsammans med "träpaviljongerna" förklarades som ett självständigt byggnadsminne 2007. Enligt kommunens hemsida var det stationen och stationsområdet som 1911 gav Eslöv stadsrättigheter. (se fig.1).

Anna Lindgren har i sin LIC-avhandling *Planteringar längs järnvägen* (2020) tagit reda på vad som köptes in vid anläggandet av stationen på 1800-talet. Då nämns i räkenskapsböckerna att man köpt in lindar, gullregn, hagtorn, alm, snöbär, krusbär, poppel, björk samt flertalet olika arter av perenner och gräsfrön till sådd. Lindgren har genom att studera fotografier och kartor över Eslöv station kommit fram till att det fanns en park i angränsning till stationsplanen framför stationshuset. På planen finns det en svagt upphöjd planteringsrondell. I avhandlingen har Lindgren även kommit fram till att det ursprungliga stationshuset ersattes av ett nytt större hus redan 1866.

I de ritningar Lindgren har studerat från 1860 och 1870-talet fanns det en park på 6000m² som en del av stationsområdet. Enligt Lindgrens efterforskningar fanns det även ett *boställshus* i området och intill odlades det nyttoväxter så som olika frukter och bär.

I Trafikverkets *Handbok bebyggelse* (2017) kan man på sidan 19 läsa att ett *boställshus* var en byggnad där anställda vid SJ bodde. *Boställshus* var en av de funktionsbyggnader som anlades i samband med ett stationshus och en ny station. Utöver detta fanns det bland annat godsmagasin, perrongtak, järnvägshotell och restaurang. Då många stationer anlades ungefär samtidigt fanns det typhus för hur de olika funktionsbyggnaderna skulle se ut och stationen var oftast uppdelad i flera delar; Stationsområdet med stationsbyggnad, hotell, park etc., Bangården med spåren och plats för hantering av lok och vagnar och en verkstad på en del av de större stationerna samt Banan med godsmagasin och vattentorn med mera.

Nutid

I Eslöv kommuns Översiktsplan (ÖP) 2035 (2018) nämns stationen i Eslöv i den inledande punktlistan över fördelar och målbilder i orten med orden: "Eslöv växer stationsnära med kvaliteter som bygger på rik kulturmiljö, stadsmässighet och dynamiskt förenings- och näringsliv." (s.12) och i nästkommande punkt "Eslövs centralstation är en självklar vardagsplats i staden och regionen. Den är en attraktiv och trygg mötesplats, bytespunkt, passage och entré till staden." (s.12). En tolkning av detta är att stationen i dag är både en viktig plats för kollektivtrafiken och möten i allmänhet men även en viktig del av kulturmiljön med sitt stationshus och stationsområde.

I dag ser Eslövs kommun stationen med sina tåg och bussförbindelser som en viktig del i att bli en knypunkt i regionen. Under rubriken "Riksintressen för kulturmiljövård" i Eslövs ÖP skriver de om att både stenstaden och industriområdet ska bevaras och samspela med nya byggnader för att ge staden olika tidlager i kulturhistorien. Det som enligt kommunens ÖP (2018) ska säkerhetsställa trygghetskänslan och attraktiviteten av stationsområdet och centrum som helhet är lättillgängliga cykelparkeringar, platsens överskådlighet och tillgång till service.



Fig. 2, Eslövs trappuppgång, Fotograf: Sandberg, Victoria

Det första som möter resenären från västra Eslöv är stationshuset som är öppet för resenärer som vänthall och har en mindre butik med café. Vidare ner i en tunnel från stationshuset under spåren leds resenären till perrongerna för spåren 2 till 5 som har röda trähus över trappuppgångarna innan man kommer in under perrongtaket (Se fig. 2). Trappa och hissar tar passagerarna upp till perrongerna. Perrongtak så som de ser ut på större stationer så som i Lund eller Hässleholm finns endast på perrongen mellan spår 3 och 4 där det finns bänkar och två mindre kurer i glas som vindskydd. Perrongen för spår 1 är väl upplyst av lyktstolpar men har endast en mindre kur för väntande resenärer. Perrongen för spår 5 är kortare och rymmer endast byggnaden över trappuppgången och en kur för resenärer. Fortsätter resenären genom tunneln under spåren öppnar den sig mot ett lutande vänttorg. Tunneln under spåren är endast öppen under bestämda tider på dygnet.

Resenärer som kommer från östra Eslöv möter det lutande torget där det finns planteringar, cykelparkeringar och bänkar, dock ingen belysning inne på själva torget utan ljuset kommer från lyktstolpar utanför torget. Bänkarna är placerade på var sida om träden och några finns längsmed buskplanteringarna på den norra sidan av torget. Trapporna som leder torget ned till tunneln är markerade genom användning av en mörkare sten. Torget lutar utan trappor i den södra delen där cykelställen är placerade för att resenärer ska kunna ta sig ned till tunneln med vagn, rullstol eller dyl. utöver att det blir smidigare att parkera cyklarna när de inte behöver bäras nedför en trappa.

På den västra sidan av stationen finns det flesta av cykelparkeringarna omgärdade av klippta häckar. Då det stannar både bussar och tåg vid stationen och det finns gott om parkeringar för både cykel och bil faller Eslöv inom beskrivningen *resecentrum* med bakgrund i Ericssons (2000) arbete. På östra sidan finns de flesta av stationens parkeringar, men under besöket var det främst de parkeringar som fanns längs vägen på den västra sidan som användes.



Fig. 3, Upphöjda planteringar, Fotograf: Sandberg, Victoria

Framför stationshuset på den västra sidan om spåren finns två sorters utplacerade planteringskärl med annueller och en del perenner. En del av kärlen ser ut att vara nyproducerade planteringskärl som tagits fram för att lätt kunna förflyttas genom att de är tillräckligt höga för att föra in ett par truckgafflar under och deras rektangulära form gör dem lättare att förvara. De andra kärlen ser äldre ut och är mindre praktiska då de är runda utan luft under vilket gör dem svårare att lyfta, men med deras design liknar de äldre tunnor och passar bättre ihop med den äldre känslan av stationsbyggnaden. Längre söder ut längs spåret finns det sittplatser och upphöjda planteringar i rött tegel och plankor. (Se fig.3) Mot de upphöjda planteringarna kan resenären stå lutad mot sneda plankor under väntan på tåget på perrong 1 eller på bussen som stannar på busstationen bara några meter från perrongen.



Fig. 4, Vänttorget Eslöv station, Fotograf: Sandberg, Victoria

I växtmaterialet framträder *Prunus* mest nu under våren i upphöjda bäddar, men utplacerade på vänttorget finns även planteringskärl av samma sort som det ena kärlet på västra sidan med annueller och perenner och runtom platsen finns det olika sorters buskvegetation. (Se fig. 4)

Reflektioner

Känslan jag får av vänttorget är en modern mötesplats där både resenärer med tåget och de som handlat i matbutiken intill kan sätta sig ned och njuta av solen. Då det inte finns något vindskydd eller skydd mot regn används det nog mest under sommarhalvåret. Under den kallare delen av året kan resenären vänta på sitt tåg eller sin buss inne i stationshuset, vilket jag tycker känns välkomnande för resenären men kanske inte till den som inte ska resa vidare via stationen eller möta någon där.

Känslan av de två sidorna om stationen är enligt min mening olika, den västra sidan som har närhet till stationshuset har en prägel av tiden då stationen anlades under tidigt 1900-tal medan den östra sidan har en mer modern känsla med sina raka rader och moderna bänkar och utplanteringskärl.

Cykelparkeringarna är enligt mig väl fördelade men bilparkeringarna är det inte, men det var vid mitt besök till synes inget problem då det inte var någon större mängd bilar som parkerade vid stationen.

Lomma

Lomma station är intressant då det är en station som anlades under järnvägens genombrott i Sverige men lades ned på 1980-talet och inte har använts för persontrafik sedan dess. (Lomma kommun, 2020) Lomma kommuns arbete med att nu åter införa tågtrafik till stationen som håller på att byggas om och renoveras upp inför trafikpremiären i december 2020. Då stationen inte har använts som station för persontrafik på länge har jag i detta arbete valt att studera stationen främst som en nyanläggning, men stationens historia tycker jag ändå är väsentlig för arbetet för att ge en helhetsbild och förstå hur stationens betydelse förändrats.

För ritning över området se bilaga 5. *Plantering och Utrustningsplan för Lomma stationsområde* från Lomma kommun (2019). Då stationen ännu inte är öppen för persontrafik finns det ingen terminalkarta från Skånetrafiken över Lomma station.

1800-tal

I Lomma kommuns kulturmiljöprogram *Historisk översikt* (2005) står det att järnvägen som inviges 1886 mellan Malmö och Billesholm var den första järnvägen genom Lomma kommun. Sträckan hade 17 stationer, 3 i Lomma kommun och en av dessa är på den plats där Lommas nya station ska anläggas. Järnvägen anlades av privata intressen tillsammans med två andra banor i Skåne och två i Halland för att få en järnväg mellan Malmö och Göteborg. 1896 löste staten ut alla sträckorna till en sammanhållen bana.



Malmö - Billesholms Järnväg, MBJ, Lomma järnvägsstation. Fotograf okänd/Järnvägs museet

Persontrafiken upphörde på Lommabanan under 1980-talet enligt Lomma kommuns hemsida *Lommabanan* (2020).

Innan ombyggnaden av stationsområdet i Lomma fanns det en park som hette Bantorget, som enligt Lomma kommuns Kulturmiljöprogram *Lomma tätort – Åtgärdsprogram* (2005) anlades under början av 1900-talet som ett torg som sedan omvandlades till Lommas stadspark. Den genomkorsades av diagonala grusgångar och var ett stråk som ledde in till centrum. I den norra delen av parken fanns en avskild lekpark medan de övriga tre fälten av parken var öppna mot omgivande gator och bebyggelse. Det fanns sittplatser och en prydnadsplantering i den södra delen av parken.

Nutid

Lomma station är intressant för mig då det på många sätt är en ny station som planeras och byggs efter dagens standard och tankar om utemiljö, men samtidigt finns här redan en station med stationshus och fungerade järnvägsspår som kommunen behöver ta hänsyn till.

Christer Carlsson skriver på Lommas hemsida (2020) om stationshuset som fortfarande ligger kvar på platsen. Huset ska renoveras utvändigt under 2020 och men vad som händer med insidan återstår att se enligt Carlsson.

I december 2020 ska persontåg åter stanna på Lomma station som nu rustas upp och byggs om. Information om hur stationen kommer att se ut och fungera berättar kommunen på sin hemsida *Stationsområdet Lomma* (2020). Kommunen berättar om hur stationsområdet kommer att bli knutpunkt för kollektivtrafiken i kommunen med plats för pendling med cykel. De har satsat på att åter trafikera Lommabanan med persontrafik för att främja ett mer hållbart resandemönster både in till och ut ur Lomma tätort. Ombyggnationen startade hösten 2019 efter att Trafikverket i september slutfört anläggningen av perrongen och ska innefatta ombyggnad av lokala gator och anläggning av både cykel och bilparkering i närhet till perrongerna. Nya parker och grönområden ska anläggas och ny belysning ska tillkomma. Det finns ett belysningskoncept som ska ge olika delar av området olika stämningar och rumskänsla, genom att använda olika armaturer och olika höjd på lyktstolpar och pollare.

Enligt Planterings och utrustningsplanen (Se bilaga 5) ska det finnas en fontän i toppen av bäcken på den västra sidan av spåren. På samma ritning syns det att de flesta cykelparkeringar kommer finnas på den västra sidan ordnade efter ett rutmönster och att bilparkeringarna på den sidan blir snedparkeringar längsmed vägen. Östra sidan om spåren får färre cykelparkeringar men i ett mönster som följer parkens linjer och en mer klassisk bilparkering med raka parkeringsrutor.

På den västra sidan av spåret ska det *Lutande Torget* anläggas med en bäck i ett mindre grönområde med planteringar som leder ned till Vinstorpsvägen som går under spåret och där det kommer att stanna bussar. Vid busshållplatsen finns även offentliga toaletter och hiss upp till perrongen. I anslutning till detta ska det även byggas ett cykelgarage. Längs Järnväggsgatan som går intill stationshuset ska det göras plats både för cykel och biltrafik, sittplatser samt plantering av träd, buskar och perenner.

På den östra sidan ska det bli ett större grönområde som kallas Vågparken och är tänkt som en mötesplats för både vuxna och barn med möjlighet till umgänge och lek. Här planeras möjlighet till att ladda både cyklar och bilar på en del av de parkeringar som anläggs. Allt detta går att läsa på kommunens hemsida *Stationsområdet Lomma* (2020).



Fig. 5, Lomma station under anläggning, Fotograf: Sandberg, Victoria

Vid mitt besök på platsen var mycket av utemiljöerna fortfarande avspärrade för ombyggnation men en del av området är redan klar med plantering och markmaterial. (Se fig. 5)



Fig. 6, Tunnel under spåren, Fotograf: Sandberg, Victoria Fig. 7, Mindre park, Fotograf: Sandberg, Victoria

Den södra delen av området är redan öppen för allmänheten och den nya cykel och gångvägen under spåren används av invånarna. Där finns sittplatser på en liten grusad gång i mitten av de små grönområdena. Runt dessa ringlar sig cykelvägen med markerade filer. (Se fig. 6 och 7) En trappa leder ned för gångtrafiken som får trottoarer markerade med betongplattor under bron vid sidan av cykelvägen. Trappan har elektriska hissar fästa vid väggen som kan användas för att ta sig ner med rullstol då cykelbanan saknar vilplan, men hissen kräver att man har en nyckel eller en kod. Väggarna i tunneln är prydda med både nutida och historiska bilder från kommunen. En mindre torgliknande yta med sittplatser i form av långa böjda bänkar längs ovala planteringar med kant av cortenstål är redan anlagd ovanför den östra trappan och härifrån kommer resenärer sedan kunna komma in i Vågparken. Det finns även en mindre trappa upp till parken från mitten av cykelvägen på samma sida.

Vågparken som kommer att bli den östra sidans grönområde är även den relativt färdig när jag besöker platsen. Den större delen av plattläggningen är på plats och en hel del växtmaterial är planterat. Några av de träd som tidigare fanns på platsen har sparats och kommer antagligen att ge platsen en mer grönskande känsla medan det nya växtmaterialet växter upp. Växtlistan för området är omfattande och innehåller ett 60-tal perennsorter, nästan 40 olika prydnadsbuskar och ett 20-tal trädsorter samt klätterväxter, lökar och rosbuskar. Häckarna kommer att bestå av *Fagus*, *Taxus* och *Carpinus*. De flesta växterna är exotiska växter men det finns även en del inhemskt material så som *Tilia*, *Dryopteris* och *Malus*.

Reflektioner

Vad jag kan se på de ritningar jag fått från Lomma kommun inklusive deras växtlista är de stolta över att kunna återinföra persontrafik på Lommabanan. Jag uppfattar deras initiativ till att skapa ett *resecentrum* med både buss och tåg som ett steg i utvecklingen av ett större Lomma med fler invånare.

Vad gäller elementen på platsen är det svårare att avgöra placeringen av bänkar då större delen av området fortfarande är avstängt på grund av ombyggnationen, men de bänkar som jag under mitt besök kunde se på plats utanför avspärningarna var av en genomgående stil men i olika utföranden. Metall och träribbor men både raka och böjda med och utan ryggstöd. Belysningen var ännu inte klar vid mitt besök men utifrån beskrivningen från Lomma kommun är detta något som det läggs mycket tanke bakom. Växtligheten i de väl tilltagna planteringarna tror jag kommer att bilda en parkkänsla som ska ersätta den park som fanns på platsen tidigare samtidigt som platsen ska kännas öppen och trygg för resenärer dygnet runt. Enligt ritningarna ska det inte placeras ut några blomsterkärl utan alla perenner ska planteras i rabatter, något som jag tror kommer öka känslan av att befinna sig i en park snarare än på ett torg vid en station.

Cykelparkeringar främst på den västra sidan och bilparkeringar främst på den östra sidan tror jag kan minska konflikten mellan cykel och biltrafik, men den lite ojämna fördelningen av parkeringar kan även öka trafiken omkring stationen.

Rosengård

Rosengård station är den station i det här arbetet som är den senast anlagda. Den här stationen är intressant då den är belägen på en central plats i en större stad till skillnad från de andra stationerna.

För ritning över området se bilaga 6, 7 och 8. Bilaga 6 är *Illustrationsplan för Station Rosengård* Malmö Stadsbyggnadskontor (2010), bilaga 7 är *Detaljplan för Station Rosengård* från Malmö Stadsbyggnadskontor (2010) och bilaga 8 är en terminalkarta över *Malmö Rosengård* från Skånetrafiken (2019).

Nutid

På trafikverkets hemsida (2018) *Rosengårds station – ett integrationsfrämjande samhällsbygge* står det att innan Rosengårds station byggdes gick det endast godståg på det spår som kallas Kontinentbanan. Kontinentbanan var förut de spår som all tågtrafik till Trelleborg, Ystad och över till Danmark gick på, men sedan Citytunneln under Malmö byggdes 2010 går all persontrafik den vägen. När anläggningen av stationen började i januari 2018 ansågs anläggningen som ett viktigt integrerande projekt för att knyta samman Malmö. Utöver den nybyggda stationen i Rosengård planerade Trafikverket även att rusta upp och öppna de gamla stationerna i Persborg och Östervärn längs kontinentbanan inom Malmö.

Trenden med en negativ syn på Rosengårdsområdet både i Skåne och i landet i allmänhet är tänkt att vända med den här satsningen på stadsdelen genom att det blir lättare att resa till och från arbete och utbildning. Trafikverket menar att brist på utbildning och arbete är några av de saker som kan leda in människor i kriminalitet och passivitet som blivit ett socioekonomiskt problem. Utöver fördelarna för själva stadsdelen ser Malmöstad och Trafikverket anläggningen som en fördel för den ökande tågtrafiken som kan behöva mer utrymme i framtiden än vad citytunneln kan ge. Större möjlighet till kollektivtrafik inom staden skulle även enligt Trafikverkets förhoppningar minska antalet bilar i de centrala delarna av Malmö.

I Malmös översiktsplan (ÖP) från 2018 skriver staden om hur kollektivtrafiken är en viktig del för en stads växande. En station främjar möten mellan människor genom att ny bebyggelse ofta anläggs i närhet till stationer och att det är i stationsnära lägen som det ofta uppkommer flera sorters service. Malmö vill satsa pengar på kollektivtrafiken för att öka jämställdhet och se till att kraven på bullernivå och utsläpp uppnås. I sina strategier skriver de bland annat; "För att locka fler resenärer och bidra till att målen om en attraktiv och hållbar stad uppnås ska Malmö stad verka för att stadens och regionens kollektivtrafik blir snabbare och bekvämare, säkrare och tryggare, mer tillförlitlig och mer lättanvänd för alla grupper

i samhället.” (s.42) och ”Ny infrastruktur för kollektivtrafikens framkomlighet ska utformas så att inte nya barriärer i stadsmiljön skapas.”(s.42).

Eftersom detaljplanen i det här fallet skiljer sig en del från hur det ser ut på platsen i dag trots att det bara gått ungefär ett år sedan stationen anlades har jag valt att berätta hur detaljplanen ser ut och i senare stycken hur platsen såg ut vid mitt besök.

En undersökning av detaljplaner från Malmö stad över området (Se bilaga 7 och 8) visar att Rosengård station är en upphöjd station med två spår vid varsin perrong. I södra änden av stationsområdet går *Rosengårdsstråket* som enligt Malmö stads hemsida (2020) är ett gång- och cykelstråk som går mellan Rosengård och Triangeln med olika anlagda platser längs stråket för att öka trygghetskänslan och attraktiviteten av området. Rosengårdsstråket kopplar an till stråk mot Västra Hamnen och östra delarna av yttre Malmö.

I det nordöstra hörnet av stationsområdet ligger det enligt ritningen ett något upphöjt torg med en kiosk och ett tak för skydd mot regn. Här ska även finnas en hiss som antas gå upp till spåren och cykelparkeringar. Cykelparkeringar ska enligt ritningarna finnas i alla hörnen av stationsområdet, i närhet till uppgångarna till perrongerna. Antalet cykelparkeringar är relativt jämnt fördelade på alla fyra hörnen av området. I det sydvästra hörnet finns det ett mindre torg som med några trappsteg leder ned till Rosengårdsstråket.

Längs stationen ska det finnas en vägg i glas och något annat material i skivor som ska fungera som stödmur och bullerskydd. Framför väggen ska rampen upp till perrongerna kläs med växter som utgör en grön vägg. Utifrån ritningarna kan jag inte avgöra om det kommer att finnas en växtvägg på både den västra och den östra sidan.

Vid mitt platsbesök upptäckte jag att det var en del saker på ritningen som inte fanns på platsen i verkligheten. Taket och kiosken som omnämndes finns inte på platsen, utan är ersatt av ett öppet torg med bänkar. Däremot fanns det parkeringsplatser i området som inte fanns utmärkta på ritningen, i områdets östra del. Det var dock lite osäkert om dessa tillhörde stationen eller husen som låg intill. Cykelparkeringarna var likt ritningens utmärkningar väl fördelade på de fyra olika hörnen av området. Det finns gott om belysning med lyktstolpar och väggmonterade lampor av samma stil.

Den genomgående gula färgen var tydlig i designen med både avgränsande murar och bullervägg i klara gula nyanser. Även uppe på perrongen är färgerna gula snarare än Skånetrafikens lila. Bänkarna är genomgående enkla i trä och metall ofta placerade i närhet till träd planterade i hårdjord yta.



Fig. 8, Parkmark vid Rosengård station, Fotograf: Sandberg, Victoria



Fig. 9 Nordöstra torget, Rosengård station, Fotograf: Sandberg, Victoria

Det finns några få utplacerade växtkärl med sommarblommor i, men den främsta grönskan är planterad i marken på stationens västra sida. (Se fig. 8) Ytorna för dessa planteringar är märkta som parkmark på ritningen och ytterligare ett sådant område finns i det nordöstra hörnet av området. Utöver dessa parkplanteringar med buskar, träd och en del lökar finns det en hel del träd planterade i hårdgjord yta. (Se fig. 9) Utanför bullerväggen på båda sidor om spåret finns det en ytterligare vägg som är beklädd med vajrar där klängväxter håller på att växa upp för att skapa en grön vägg.



Fig. 10, Tunneln under spåren vid Rosengård, Fotograf: Sandberg, Victoria

Det finns en gångtunnel under spåret i den sydliga änden av området som känns öppen åt båda hållen och med god sikt. (Se fig. 10) I den norra änden av området går en gångväg under spåren längs med den stora vägen Amiralsgatan.

De två torgytor som jag kan identifiera i områdets nordöstra och sydvästra hörn känns öppna och välkomnande och vid mitt besök satt det människor på det sydvästra torget och fikade. Jag tror att detta torg är den yta som används mest då den är omgärdad av grönska och bullret från Amiralsgatan är mycket mindre närvarande än på det nordöstra torget som öppnar sig direkt ut mot vägen.

Tittar man på Skånetrafikens karta (2019) över Rosengårds station (se bilaga 8) finns det inga bussförbindelser från stationsområdet och därför skulle jag inte kalla Rosengårds station för ett *resecentrum* även om det finns möjlighet att byta mellan cykel, bil och tåg.

Reflektioner

Jag upplever Rosengård station som en väldigt modern station och det märks att Malmö stad har lagt ned mycket tid och pengar på att utveckla stationen och ge den en sorts hemkänsla. Växtmaterialet och placeringen av de mindre områdena som de kallar parkmark gör att stationsområdet smälter ihop på ett fint sätt med den lummiga växtligheten som finns på grönyterna tillhörande husen som ligger intill på både den västra och den östra sidan.

Utformningen av två olika torg ger de två sidorna av stationen olika uttryck, vilket jag tycker kan ge en separerad känsla men även vara en fördel då olika grupper kan träffas i den miljö som passar dem. De som vill ha en lugnare mötesplats kan träffas på det lite lugnare torget och de som vill ha mer rörelse omkring sig kan sitta på torget närmare vägen där känslan av rörelse är större.

Teckomatorp

Teckomatorp station skiljer sig från de andra stationerna genom att den är belägen i ett mindre samhälle som har längre avstånd till de större städerna i Skåne. Det är en station för byten mellan tåg och buss inom Svalövs kommun då samhället Svalöv i dag inte har en station för persontrafik.

För ritningar över området se bilaga 9. Bilaga 9 är en terminalkarta över *Teckomatorp station* från Skånetrafiken (2019).

1800-talet

På Länsstyrelsens hemsida *Teckomatorp* (2020) under fliken "Kulturmiljö" står det skrivet om hur Teckomatorp som samhälle var väldigt litet innan järnvägen drogs och stationen byggdes upp, innan dess fanns det bara två gårdar där samhället ligger i dag. Järnvägen anlades som en privat järnväg mellan Eslöv och Landskrona och på 1860-talet anlades Teckomatorp som en obemannad station. Föst i slutet av 1870-talet blev stationen bemannad och fick status som "järnväg- och poststation.". Stationen blev en knutpunkt på 1880-talet då västkustbanans sträckning Malmö till Billesholm kom i bruk, på vilken Teckomatorp station var belägen.

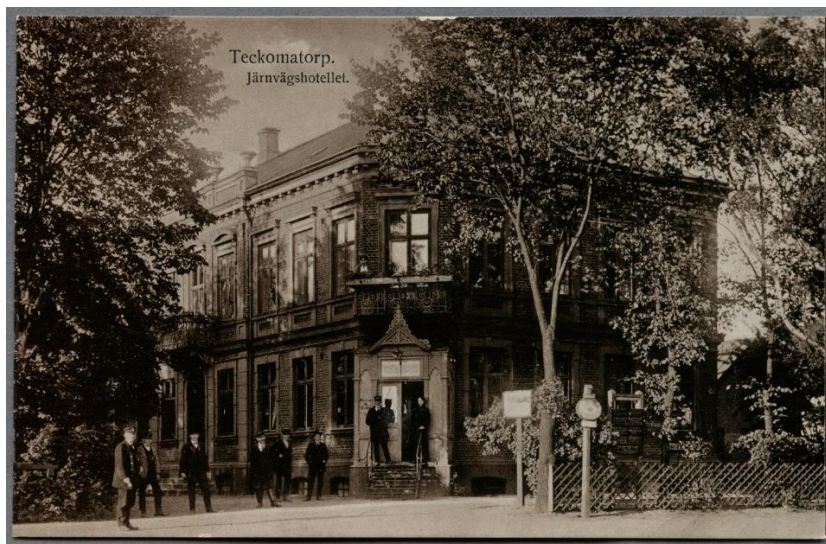


Fig. 11, Teckomatorp Järnvägshotell, Fotograf: Elander, Marhina / Järnvägsmuseet

På samma hemsida står det att redan innan stationen blev fullt bemannad byggdes stationshuset, i början av 1870-talet, och senare under 1880-talet tillkom ett järnvägshotell. (Se fig.11) När samhället växt fram kring stationen växte det enligt ett rutnmönster som är typiskt för den här sortens snabbväxande stationsorter från skiftet 1800 till 1900. Enligt länsstyrelsen byggdes även skola i närhet till stationen.

Enligt kommunens text *Tillväxtprogram Teckomatorp* (2013) blev stationsbyggnaden dock inte byggd förrän på 1880-talet, och då det inte står något årtal på fasaden är det oklart vilken byggnad tillväxtprogrammet syftar på.



Fig. 12, Stationsområde i Teckomatorp., Fotograf: Strandberg. Hj. /Järnvägmuseet

På ett äldre fotografi som jag funnit hos Järnvägmuseet (se fig.12) tycker jag att det ser ut som att området kring stationen var väldigt grönskande. Nästan en parkliknande känsla. Jag har dock inte kunnat lokalisera exakt var i området som bilden tagits.

Nutid

I Svalöv kommuns text *Tillväxtprogram Teckomatorp* (2013) skriver de om att Bantorget i anknytning till stationen är det större torget i orten med ett gatukök, bänkar och blomsterplanteringar. På östra sidan av torget ligger järnvägshotellet kvar i en tät bebyggelse med ingångar direkt från vägen.

Vid mitt besök på platsen var det få resenärer som väntade, och de som var på plats väntade främst på bussen. Körbanan för bussarna är bred och det finns upphöjda refuger där resenärer kan stå och vänta i Skånetrafikens glaskur. Där finns ett läge för buss 230 Billesholm – Svalöv – Teckomatorp och ett läge för ersättningsbuss.

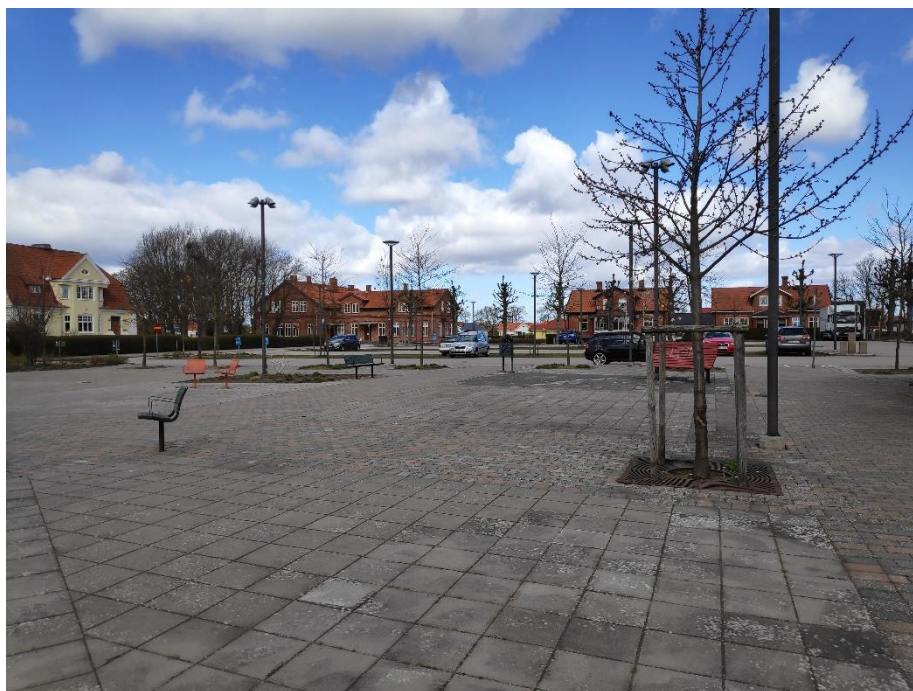


Fig. 13, Bantorget Teckomatorp, Fotograf: Sandberg, Victoria

En stor del av det område som tillhör stationen är bilparkering med en markbeläggning av "öppna plattor" där gräset kan växa upp och regnvatten infiltrera. Runt omkring parkeringen står rader av hamlade träd vilka jag kom fram till var en *Tilia sp.* Mellan parkeringen och stationshuset ligger det ett gatukök med servering och som avgränsning mellan ytorna har det planterats träd i en tätare rad än vad de hamlade träden står och dessa tycks inte hamlas. Gatuköket ligger till öster inom denna yta och den västra delen är utformad som en sorts torg med några få sittplatser i form av stolar i trä och metall samt två parkbänkar i olika stil. (Se fig. 13)

Söder om detta torg går körbanan för bussarna och refugerna för resenärer som väntar på ersättningsbuss. Mellan busshållplatsen och stationshuset ligger en mindre torgyta. Jag har inte kunnat hitta någon information om att det är någon annan stationsbyggnad än den som byggdes i slutet av 1800-talet men det är osäkert om huset används till något för tillfället, det är inte öppet för resenärer. På ytan framför stationshuset finns det fler parkbänkar, stolar och en rund bänk. Här finns även tre planteringskärl och tre större lindar som inte har hamlats. Järnstolpar finns utplacerade omkring ytan.



Fig. 14, Järnvägsövergång Teckomatorp, Fotograf: Sandberg, Victoria.

Öster om stationshuset finns det cykelställ, både under tak och utan tak. Mellan stationshuset och kuren går resenärerna söder ut till spårområdet. Perrongen för spår 2 och 3 som trafikeras av persontrafik har en asfalterad och plattlagd gångväg i nivå med spåren och bommar som stängs när ett tåg är på väg in till perrongen. (Se fig. 14) På perrongen finns det både perrongtak och glaskur för att skydda mot väder och vind. Belysningen i området består av två olika sorters lyktstolpar som jag antar har placerats ut vid olika tillfällen eller av olika aktörer då de är av helt olika design.

Reflektion

Vid mitt besök får jag känslan av att den här stationen inte är lika vältrafikerad som de andra stationerna som nu är i drift. Med det stora fokuset på bilparkeringar i närhet till stationen tror jag att det är många på landsbygden som pendlar hit med bil för att sedan ta tåget till jobbet i Landskrona eller Helsingborg.

När jag tänker på de olika bänkarna och övriga sittplatser får jag en känsla av att de flesta detaljerna på platsen är adderingar som inte tagits bort när nya tillkommit, vilket har gett en lite rörig känsla av olika designer. Detta kan bero på att det inte läggs lika mycket pengar på den här stationen som på de andra stationerna på grund av att det är färre resenärer eller att kommunen inte har samma intresse av stationens utseende som de kommuner med fler resenärer. Så istället för att göra om hela området när det behövs nya bänkar eller dylikt så har det som behövts bara lagts till. Växtligheten har enligt mig inte någon särskilt genomgående tråd, men med de stora

träden minskas känslan av att torget både i sig självt är hårdgjort och omgivet av sten och tegelhus.

Cykelställen tycker jag är en viktig del för en station som denna då det kan antas att det är flera som tar sig hit från en plats som ligger på längre avstånd än vad som kan förväntas gå till fots. Att det finns tak över en del av cykelparkeringarna gör även att cyklisten inte behöver cykla hem på en blöt cykel om det har regnat under dagen och cyklarna är även till viss del skyddade från frost.

Resultat & Diskussion

Järnvägen i svensk historia

En jämförelse av de en miljon resande år 1864 och dagens 244 miljoner resenärer (2018) per år visar både på befolkningsökningen och kapaciteten av järnvägarna. Hur växtligheten placerades runt järnvägarna har även det förändrats. I Lindgrens avhandling (2020) står det att växtligheten ska skydda omgivningen från järnvägen, vilket jag tycker verkar vara nästan det motsatta mot Trafikverkets (2018) undanröjning av växtlighet. Trafikverket menar att det är en fara att ha växtlighet för nära inpå spåren då träd kan falla över spåren.

Genom att studera Edelsvärds idealplan (Ericsson, 2000) och Möllers (1989) text om de järnvägssträckningar som byggdes och finansierades av privata aktörer kan slutsatsen dras att det under 1800-talet anlades järnvägar och stationer i snabb takt. Edelsvärds idealstadsplan tyder även på att staten ville att de snabbt framväxande städerna och byarna kring stationerna skulle planeras ordentligt och inte sluta som något rörigt utan lägga en stadig grund för framtida expansion. Teckomatorp är ett exempel på hur ett samhälle växte fram med inspiration från Edelsvärds idealplan.

Ericsson (2000) skriver i sitt arbete om hur stationerna i början av 2000-talet har minskat i betydelse, men samtidigt skriver Malmö stad och Trafikverket om hur samhällena kring de nya stationerna i Skåne växer och utvecklas. Kan det vara så att med ökande fokus på miljöpåverkan och genom att det satsas allt mer på järnvägen för att det ska bli smidigt att pendla längre sträckor med kollektivtrafiken, att järnvägen och dess stationer åter igen blir en allt viktigare del av samhället? Järnvägen och järnvägsstationer som *resecentrum* och knypunkt för service och möten i städerna kanske kan bli morgondagens lokala stadscentrum.

Trafikplanering som en del av stadsplaneringen för en hälsosammare stad och samhälle är i dag att planera kollektivtrafiken på ett sådant sätt att det blir smidigt för resenären att ta sig till resecentrumet och väl på plats kunna byta mellan olika transportmedel. (Ericsson, 2000) Att ett stationsområde kan få en ort att växa genom att den ger möjlighet till pendling in och ut ur samhället är något som syns i flera exempel och något som många kommuner de senaste åren satsat på. Samhällsservice så som mataffärer och dylikt växer ofta fram kring stationsområdena då det passerar mycket folk i ett välplanerat och välplacerat stationsområde. (Trulsson & Wahlgren, 2019)

Jag tror att den trend mot *resecentrum* som Ericsson (2000) nämner är aktuell än i dag och att det snarare är regel än undantag att en järnvägsstation är en form av *resecentrum* för den by, kommun eller samhälle som stationen tillhör. De mindre stationer som endast agerar som hållplats för tåg är de som finns inne i större städer

så som Malmö. Men även där har jag observerat bussförbindelse i närhet till järnvägsstationen.

Växtligheten

Även om det i Sverige i mitten av 1800-talet inte rådde samma sanitära olägenhet som det gjorde i flera andra länder, som till exempel England, så var den offentliga parken lösningen på ett flertal problem i samhället. Frisk luft och rörelse för medborgarna var något man strävade efter med ideal från England och Tyskland. (Bucht, 1997) Att det sedan anlades parker framför stationerna tycker jag känns som en självklarhet då stationerna var porten in i städerna och samhällena, en möjlighet till att visa upp vad som fanns och vilken status samhället hade.

Tyvärr finns det få historiska källor till hur planteringarna såg ut vid anläggandet av de första stationerna, men från det lilla som finns och material från senare tid, slutet av 1800-talet, kan vi se att det var stor blomsterprakt som fyllde parkerna. Men utöver blomsterprakt var parkerna omkring stationerna även produktiva då det krävdes mat till de som jobbade och bodde på stationen. Med tiden förenklades parkerna för att visa upp växtmaterial som privatpersoner kunde få tag på och hade råd att själva plantera i sina privata trädgårdar. (Sirelius, 2018)

På stationerna som varit exempel i den här uppsatsen är det betydligt mindre växtlighet än vad som syns på de historiska bilderna och som skrivits om i de äldre texter som använts som källor, som exempel Bucht (1997). I dag är det inte särskilt många perenner eller utplanteringsväxter, och de som finns står främst i utplanteringskärl för att lätt kunna bytas efter säsong. Eslöv är den station som för tillfället har mest av dessa mindre men dekorativa växter. Lomma station som ännu inte är klar kan självfallet bryta den här trenden när allt står klart. Enligt den ritning som finns bifogad kommer det att finnas en betydligt större mängd perenner och andra blommande växter på stationen när allt är anlagt. Rosengård station har en del lökar planterade i det klippta gräset på stationsområdet, men efter vårens blomsterprakt finns det få växter som tar över blomningen. Detta kan givetvis vara med mening då en del insekter kan vara ovälkomna på en offentlig plats. Annars består den växtlighet som finns på stationerna främst av träd och en del buskar som ger en grön fasad. Det som är genomgående är att det ska vara så lättskött som möjligt. Träden står oftast i en egen plantering av skelettjord, substrat som oftast består av sten i olika fraktioner och inblandning av kol eller lerblandningar, eller kompakterad jord.

Något som jag funnit genomgående på alla stationerna är att grönskan och växter som element placerats för att tydliggöra skiftet mellan olika platser inom området eller visa entréer till området. Detta har gjorts både genom att ge olika platser inom området olika sorters växtlighet men även genom att de växter med mest volym

placerats på var sida om entréer till området eller till olika platser så som spårområdet, parkeringar eller torgytor och mötesplatser.

Torgytor och mötesplatser

Torgen har funnits i olika utformningar genom större delen av människans historia, under den tid vi bott i samhällen. Torgen har funnits som plats för olika möten som även de har förändrats genom århundradena. (Zucker, 1959) I dag finns det oftast ett torg eller en torg-liknande yta i närhet till järnvägsstationerna, se exempelstationerna där det finns en eller flera torg-liknande ytor på varje station. I Eslöv är torget lutande och inrett med träd och utplanteringskärl samt med en upphöjd busk-plantering som ger torget lite av en parkkänsla. Trots detta skulle jag omnämna det som ett torg med tanke på att ytan är hårdgjord. Torget ligger en bit från stationen och när gångtunneln är stängd har torget nästan ingen koppling till stationen förutom att man vet att det går att ta sig till stationen från torget under dagtid. I Lomma håller det på att byggas en park som har stigar i hårdgjort material och jag skulle inte definiera de större områdena som torg men som mötesplatser. Där emot finns det i det nordvästra hörnet en yta som enligt planerna ska heta Lutande Torget, inrett med rinnande vatten och trädrader. Ännu har jag svårt att utifrån kartor avgöra hur känslan kommer att bli där, men det är mycket möjligt att detta blir stationens torg. I Rosengård finns det två torg som tillhör stationen, ett i det nordöstra och ett i det sydvästra hörnet, det i sydväst känns mer intimt och skyddat medan det i nordöst känns öppet och kopplingen ned till Amiralsgatan gör att en känsla av rörelse och nästan brådska uppstår. De två olika torgen har en väldigt snarlik utformning men grönskan som avskiljer det sydvästra torget inger lugn och trafiken i utkanten av det nordöstra ger en känsla av konstant rörelse. I Teckomatorp är det en stor öppen yta framför stationen, men hur den är inredd med trottoarer och träd gör att det känns som två torg. Ett öppet torg som ligger mitt i den öppna platsen för de som väntar på ersättningsbuss eller besöker gatuköket och ett lite mer intimt torg framför stationshuset för de som väntar på bussen eller väntar på någon som kommer med buss eller tåg. Då inget av torgen på Teckomatorp station ligger intill spåren får jag känslan av att det är få tågresenärer som använder torgen som väntplats, utan de är snarare till för de som ska träffa någon på stationen eller som en plats för vila för de människor som går eller cyklar förbi på väg någon annanstans.

Torgen som mötesplats tror jag ses som en självklar del av ett stationsområde och de ritas in för att ge resenärerna och övriga invånare i samhället en plats att träffas på. Beroende på hur torget utformats kan det passa olika grupper i samhället. Plats för avslappning, plats för möten eller en plats att sitta ner på men ändå hela tiden ha något att titta på, något som händer. Enligt min mening är det en fördel om ett torg kan utformas så att alla dessa kriterier möts, alternativt att det finns olika torg med olika stämningar så som vid Rosengårds station.

Endast Eslöv har ett stationshus som resenärer kan gå in i för att vänta på sin avgång eller köpa sig en kaffe. Detta kan bero på att detta är den enda större stationen som tagits med som exempel i den här uppsatsen. Tidigare har dock alla tre av de äldre stationerna, Eslöv, Lomma och Teckomatorp, haft stationshus som varit bemannade och använda för tågtrafikens syften.

Lomma station som ännu inte är färdig är det svårt att avgöra om än, men de tre stationer som det i dagsläget går persontrafik ifrån har alla de kurer i glas som är mer eller mindre typiska för Skånetrafiken. Lomma, Eslöv och Teckomatorp är även i lite olika mån en sorts *resecentrum* för byte mellan cykel, bil, buss och tåg. Rosengård skulle jag inte kalla för ett *resecentrum* då det inte finns några bussförbindelser från stationsområdet. Rosengård skiljer sig även från de andra stationerna genom att snarare använda sig av sin egna specifika gula färg istället för Skånetrafikens lila. Detta tror jag kan vara ett val för att ge stationen en egen identitet.

Jag tror som sagt att torgens betydelse har förändrats. I det digitala samhälle som vi lever i dag möts vi i större grupper på nätet istället för utomhus och de stora torgytor som finns står ofta tomma. Jag tror att ett fåtal större ytor är viktiga för kulturen och historien där evenemang kan hållas under högtider och sommarhalvåret, men för den politiska delen är de inte lägre av samma vikt. Möten mellan människor bör kunna ske på platser där det inte krävs konsumtion, men dessa ytor behöver inte lägre vara lika stora som förr. En liten öppen yta i en park eller några bänkar på en gånggata är mer vad jag tror är dagens och framtidens mötesplats.

Bänkar

Bänkar är något som återfinns på alla stationerna, men i varierande mängd och stil. Eslöv och Lomma har träbänkar som ger en mjuk och naturlig känsla. De flesta bänkarna är på dessa två stationer av liknande design och ger en helhet till vad som är stationsområdet och vad som inte är det. Teckomatorp har en stor blandning mellan designen på bänkarna, vilket ger en lekfullhet men även ett lite rörigt intryck. Rosengård har likt Eslöv och Lomma träbänkar, men något i hur Rosengård station är utformad och dess moderna känsla i allmänhet med skarpa färger på rumsavdelande element så som bullerväggen gör att träbänkarna här inte ger samma naturliga känsla. Träbänkarna i Rosengård ger mig en lugn känsla i kontrast till alla de skarpa gula nyanserna och de smälter ihop med den grå plattläggningen.

Placeringen av bänkarna på de olika stationerna är relativt liknande. Eslöv, Lomma och Rosengård placerar de flesta av sina bänkar omkring planteringar eller intill murar för att ge personen som sätter sig på dem ett sorts stöd i ryggen, dock sällan fysiskt. Teckomatorp har istället snarare ställt ut sina bänkar och andra sittplatser så att de har ungefär samma avstånd emellan sig, men de känns placerade på måfå då de inte har några andra tillhörande element i sin direkta närhet.

Cykelställ

Cykelställ tycks vara en viktig del av ett stationsområde och alla fyra stationerna har i olika mängd plats för cyklar. Eslöv har enligt mina undersökningar flest cykelparkeringar till antalet, men det är ju förklarligt då det är den största stationen i undersökningen. Rosengård har cykelparkeringarna jämt utplacerade över området så att det är lika mycket plats oavsett från vilket håll du kommer till stationen. Lomma station har nästan uteslutande alla sina cykelparkeringar på den västra sidan om spåren, vilket kan ha varit en avvägning för att få en så stor park som möjligt i anslutning till stationen utan att resenärerna cyklar genom den. Teckomatorp station är den station som ligger i det minsta samhället av de undersökta stationerna och det är antagligen som en följd av detta som här finns mycket färre cykelparkeringar än vad det gör på de andra stationerna. De har dock tänkt på att ställa ut ett cykeltak som gör att cyklarna är skyddade från väder och vind under de kalla årstiderna. Att det inte finns cykeltak på de andra stationerna kan vara att de i vissa fall kan kännas otryggt att ha en kur eller ett tak som skymmer sikten nattetid. Lomma station ska dock ha ett cykelgarage där resenären kan ställa in sin cykel under tiden de är borta.

Bilparkeringar

Alla kommunerna tycks vilja främja kollektivt resande och menar på att detta ger en minskad miljöpåverkan. (Eslövs ÖP, s.13, 2018) (Malmö ÖP, s.42, 2018) (Lomma ÖP, s.88, 2010) (Svalöv kommun, *Tillväxtprogram Teckomatorp*, s.14, 2013) Trots detta har tre av de fyra stationerna gott om plats för bilar att parkera. Detta kan bero på att vi än i dag är beroende av att använda bil när vi ska ta oss lite längre sträckor och måste göra detta inom en rimlig tid. Teckomatorp som är ett resecentrum som ligger längre ut på landsbygden än vad de andra gör har större anledning till att ha fler parkeringsplatser, då de som bor på landet kan ta bilen till tåget då de oftast bor längre från stationen än en stadsbo och sedan tåget till någon större stad för arbete. Lomma och Eslöv är dock två centrala stationer som kanske inte kräver så många parkeringsplatser som de har, antalet kan vara en vana från tidigare då bilismen fortfarande var huvudfordonet för de flesta resenärer. På Rosengårds stationsområde finns det dock väldigt få parkeringar för bilar. Detta kan var på grund av att den ligger i en större stad och så pass centralt att de flesta som väntas resa med tåget kommer med cykel eller till fots. Som en sentida anlagd station skulle Rosengård station kunna ge en antydning om hur Malmö stad och Trafikverket tänker på resandet i framtiden. Men anläggandet av parkeringsplatserna på Lomma station som ändå är centralt belägen, dock i ett mindre samhälle, motsäger detta. Hur trenden om

färdmedel till järnvägsstationerna kommer se ut i framtiden är ännu ovisst, men kanske går vi mot ett mer kollektivt resande och mindre beroende av egna bilar.

Belysning

Belysningen är svår att avgöra i dagsljus, men Eslöv och Teckomatorp har främst belysning genom grå lyktstolpar som genom sin höjd sprider ljuset relativt jämt över området och perrongerna. Lomma station har en hel plan om hur belysningen ska skapa rumskänsla och avgränsa de olika områdena genom olika höjd på stolparna och olika ljusintensitet, något som kommer bli spännande att se när stationen öppnas för resenärer. På Rosengårds station är alla lyktstolpar av samma modell med ett vitt huvud och en grå stolpe, designen har även anpassats till de lyktor som sitter monterade på väggar.

Att det är mer fokus på ljus vid den nyanlagda stationen i Lomma än vad det är på de äldre stationerna i Eslöv och Teckomatorp skulle kunna bero på att vi i Sverige i dag vet mer om belysning och dess effekt på hur omgivningen upplevs.

Fördjupning

Detta är en kandidatuppsats och kan inte omfatta allt för stor mängd information och tiden finns inte till fördjupning i alla detaljer som jag tycker är intressanta. Därför skulle en fortsatt studie av ämnet hur en station är möblerad och vilka effekter det ger vara aktuell. Det som enligt min mening skulle kunna vara en fortsatt undersökning är en tydlig jämförelse mellan nutida och dåtida ritningar av stationerna, för att om möjligt kunna avgöra även vilka möbler och element som fanns på stationerna vid deras anläggande. Något som det tyvärr inte funnits tid till i det här arbetet.

En annan del som skulle kunna fördjupas är hur stationerna påverkas av sin placering, i ett större eller mindre samhälle eller stad. Hur förändras utseendet och storleken på stationen med mängden resenärer? Detta är något jag har rört lite lätt vid i det här arbete, men som kan utvecklas till en egen uppsats.

För att göra arbetet än mer vetenskapligt korrekt skulle antal av varje element kunna räknas och sorteras i tabeller efter storlek och andra kriterier, men det här arbetet har tagit upp placering, antal och design ur ett upplevelse-perspektiv med fokus på kvalitet snarare än kvantitet. Med fokuset på upplevelse snarare än hårda fakta skulle det vara intressant att göra en liknande undersökning med en annorlunda metod.

Avslutande kommentarer

Det som tydligt visar sig i min undersökning är att stationerna och tågtrafiken åter har fått ett uppsving efter att bilens intåg och planeringen kring den har funnits i samhället under en längre tid. Intresset för stationerna och deras gestaltning har blivit större. Växtligheten har blivit allt viktigare igen men enkel skötsel är en viktig del av anläggandet, vilket gör det enklare att föra in växtlighet i en ny anläggning än i ett äldre redan befintligt stationsområde där det är svårare att anlägga nya anpassade växtbäddar med smarta lösningar för enklare skötsel. Belysningen har även den de senaste åren blivit allt viktigare, och att den kan ge platser olika känslor är något att tänka på.

Växtlighet och parker i närhet till stationerna som en viktig del antyds både i Rosengårds station och Lomma station framför allt. I jämförelse med den grönska som fanns på stationerna vid järnvägens anläggande på 1800-talet är det betydligt mindre växtlighet nu. De nya stationerna antyder dock att en ökning i grönska på allmänna platser är en trend. Torget som mötesplats finns kvar på båda stationerna, men att det finns plats för möte verkar vara viktigare än att det måste finnas ett klassiskt torg med plan hårdgjord markyta. Torgen är tydligare i de äldre stationerna och de tycks ha varit en viktig del av stationsområdena när de anlades på 1800-talet.

Bilens roll i resandet är fortfarande närvarande men kanske inte lika viktig vid alla stationer, beroende på stationens läge. Att kunna byta mellan de olika färdmedlen på ett snabbt och smidigt sätt utan att resenären utsätts för fara genom att korsa vägar och spår är en viktig del av stationerna som i många fall istället för enbart stationsområden blivit *resecentrum*.

Inredningen av stationsområdena med växtlighet, planteringskär och bänkar kan ge väldigt olika uttryck genom att använda samma eller olika material samt genom vart de placeras. Ska växterna fungera som en avgränsning mellan rum eller som en del av dem? Jämför körsbärstråden på Eslövs vänttorg där resenären kan sitta under dem och vänta och lindarna som avgränsar mellan parkeringen och mittersta torget på Teckomatorp station utan att egentligen vara en del av någon av platserna.

Den främsta skillnaden mellan nya och gamla stationer är materialvalen. De äldre stationerna använder sig av tegel och enklare stensättning som var trenden när de anlades, medan de yngre har lite mer kreativ användning av markmaterial och i Rosengårds fall avsaknad av stationshus. De nya stationerna har även ett lite annorlunda sätt att hantera växtlighet. Växtligheten får ta mer plats på de nya stationerna och mer av växtmaterialet är planterat i marken snarare än i planteringskär. På de äldre stationerna syns det vilka delar som rustats upp eller gjorts om då dessa platser har element eller delar som mer liknar de på de nya stationerna. Exempel på detta är vänttorget vid Eslövs station som har en smart

användning av markmaterial för att tydliggöra trappstegen och har en modern känsla med sina nya bänkar och planteringskärl.

Stationerna verkar till viss del vara uppdelade mellan plats för resenären och plats för de som inte ska resa men ändå har vägarna förbi stationen. Stationen och dess omgivning utgör även en mötesplats för invånarna i samhället, något som var en tydlig del av stationen på 1800-talet. Stationen som mötesplats är något som bör tas i åtanke vid gestaltandet av stationsområdena för att inte fullständigt skilja de olika delarna åt och separera grupperna utan snarare gestalta så att alla känner sig välkomna oavsett om de ska resa eller bara hänga en stund med vännerna. Allt för tydliga avgränsningar ser jag i den här undersökningen som något som bör undvikas och att helheten kan främjas genom att ha genomgående materialval för till exempel planteringskärl och bänkar. Som ett exempel likande färger i växtmaterialet eller en sorts plattor i markunderlaget som återkommer på flera platser.

En järnvägsstation och dess omgivning är således en viktig attraktionskraft för att få nya invånare till ett samhälle. Den är viktig både för resande och som centrum för olika sorters samhällsservice. Detta gällde även när de första stationerna anlades. Nutidens stationer har inte samma höga status, men är lika viktiga för ett fungerande samhälle. Kanske är de nu ännu viktigare med den stora mängd resenärer som använder stationerna varje dag.

Referenser

Tryckta källor

Bucht, Eivor. (1997) *Public parks in Sweden 1860-1960*. Alnarp: SLU

Ericsson, Lisbeth. (2000) *Stationsmiljöns utveckling – glimtar från historien, dagens bild och en framtidsstudie av Falu järnvägsstation*. Ultuna: SLU

Kärrholm, Mattias. (2005) *Historical Complexity in Public Places – a Study of Territorial Production at Three Squares in Lund*. Nordisk Arkitekturforskning vol.1 ss.99-114

Lindgren, Anna. (2020) *Planteringar längs järnvägen*. Källered: BrandFactory AB

Möller, Jens. (1989) *Godsen och den agrara revolutionen – Arbetsorganisation, domänstruktur och kulturlandskapet på skånska gods under 1800-talet*. Lund: Btj datafilm

Zucker, Paul. (1959) *Town and square – From the agora to the village green*. New York: Columbia University Press

Digitala källor

Carlsson, Christer. (2020) *Lomma stationshus*. Url: <https://lomma.se/bygga-bo-och-miljo/byggprojekt/lomma/lomma-stationshus.html> Hämtad: 2020-04-16 10:00

Eslövs Kommun. (2018) *Översiktsplan Eslöv 2035*, Url: https://eslov.se/wp-content/uploads/oversiktsplan_eslov2035_antagen20180528.pdf Hämtad: 2020-05-08 12:00

Eslövs Kommun. (2019) *Eslövs Järnvägsstation*, Url: <https://eslov.se/uppleva-gora/turism/intressanta-byggnader/eslovs-jarnvagsstation/> Hämtad: 2020-04-20 10:00

Lau, Winny. (2016) *Idén om miljonprogrammet - En jämförande studie av dåtida och nutida stadsbyggnadsideal för framtida utveckling*. Url: <http://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1083201/FULLTEXT02.pdf> Hämtad: 2020-05-08 12:00

Lomma kommun. (2005) *Kulturmiljöprogram – Historisk översikt*. Url: <https://lomma.se/download/18.1fc96f7a15aa40b071a938/1489488005527/Historisk+%C3%B6versikt+f%C3%B6r+Lomma+kommun.pdf> Hämtad: 2020-04-20 11:00

Lomma kommun. (2005) *Lomma tätort – Kulturmiljöprogram Lomma kommun – Åtgärdsprogram*. Url: <https://lomma.se/download/18.1fc96f7a15aa40b071a935/1489488004582/%C3%85tg%C3%A4rdsprogram+f%C3%B6r+Lomma.pdf> Hämtad: 2020-04-20 11:10

Lomma kommun. (2011) *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun*. Url: https://lomma.se/download/18.2f61993515a5f2b1e3110c18/1488815395029/%C3%96P2010_webb.pdf Hämtad: 2020-05-14 10:30

Lomma kommun (2020) *Lommabanan*. Url: <https://lomma.se/trafik-och-resor/buss-och-tag/lommabanan.html> Hämtad: 2020-04-20 11:20

Lomma kommun. (2020) *Stationsområdet Lomma*. Url: <https://lomma.se/bygga-bo-och-miljo/byggprojekt/lomma/stationsområdet-lomma.html> Hämtad: 2020-04-20 11:30

Länsstyrelsen Skåne (2020) *Eslövs station*. Url: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/byggnadsminnen/eslovs-station.html> Hämtad: 2020-04-21 14:30

Länsstyrelsen Skåne (2020) *Teckomatorp*. Url: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/omraden/teckomatorp.html> Hämtad: 2020-04-22 14:00

Malmö stad (2018) *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. Url: https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf Hämtad: 2020-04-27 10:20

Malmö stad (2020) *Rosengårdsstråket*. Url: <https://malmo.se/Sa-arbetar-vi-med.../Malmo-stads-miljoarbete/Oversikt-avslutade-projekt/Rosengard-i-forvandling/Rosengardsstraket.html> Hämtad: 2020-04-27 11:00

Nationalencyklopedin (2020) *stambana*. Url: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/stambana> Hämtad: 2020-05-07 11:10

Nationalencyklopedin (2020) *järnvägspark*. Url: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/j%C3%A4rn%C3%A4gspark> Hämtad: 2020-05-07 11:25

Sirelius, Julia. (2018) *Rosor och rälsar – En fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok*. Url: <https://stud.epsilon.slu.se/13903/> Hämtad: 2020-05-08 12:00

Skånetrafiken. (2019) *Hållplatskartor 2019*. Url: <https://www.skanetrafiken.se/jag-behover/kartor/stations-hallplatskartor-2019/> Hämtad: 2020-03-31 11:15

Svalöv kommun (2013) *Tillväxtprogram Teckomatorp – Bygdens knutpunkt*. Url: <http://www.svalov.se/download/18.34c7ffa157e68bd680b3153/1477654883818/Teckomatorp.pdf> Hämtad: 2020-04-22 14:30

Svenska Akademin (2006) sökord: *torg*. Url: https://www.saob.se/artikel/?unik=T_1881-0251.36hN Hämtad: 2020-04-16 10:20

Trafikverket (2017) *Handbok Byggelse – Del av metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö*. Url: https://www.trafikverket.se/contentassets/b161bc6d87fd4d1e9e81134a58c10514/bilaga_5_handbok_bebyggelse.pdf Hämtad: 2020-04-06 16:10

Trafikverket (2020) *Järnkoll om tågresor*. Url: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll---basfakta-om-den-svenska-jarnvagen/jarnkollom-tagresor/> Hämtad: 2020-03-31 10:50

Trafikverket (2018) *Rosengårds station – ett integrationsfrämjande samhällsbygge*. Url: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/kontinentalbanan/rosengards-station--ett-integrationsframjande-samhallsbygge/> Hämtad: 2020-04-27 09:40

Trafikverket. (2018) *Trädsäkra järnvägar*. Url: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall-av-vag-och-jarnvag/Sa-skoter-vi-jarnvagar/Tradsakra-jarnvagar/> Hämtad: 2020-03-31 11:20

Trafikverket (2019) *Västlänken – Frågor och svar – Stationerna*. Url: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Fragor-och-svar-om-Vastlanken/stationerna/> Hämtad: 2020-04-29 08:10

Trafikverket (2020) *Västlänken*. Url: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/> Hämtad: 2020-05-20 13:10

Trulsson, Patricia & Wahlgren, Amanda (2019) *Pendlarnod - en knutpunkt för ett hållbart samhälle*. Url: <http://lnu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1351527/FULLTEXT01.pdf> Hämtad: 2020-04-29 08:15

Bilder

Järnvägmuseet/Fotograf okänd (2018) *Malmö - Billesholms Järnväg, MBJ, Lomma järnvägsstation*. Url: <https://digitaltmuseum.se/021018085179/malmo-billesholms-jarnvag-mbj-lomma-jarnvagsstation> Hämtad: 2020-04-20 11:20

Elander, Mathina/ Järnvägmuseet (2018) *Teckomatorp Järnvägshotell*. Url: <https://digitaltmuseum.se/021018104229/teckomatorp-jarnvagshotell> Hämtad: 2020-05-13 13:40

Strandberg, Hj./ Järnvägmuseet (2018) *Stationsområde i Teckomatorp*. Url: <https://digitaltmuseum.se/021018104228/stationsomrade-i-teckomatorp> Hämtad: 2020-05-13 13:45

Kartor

Bolander, Staffan (1984) *Kv. Postmästaren M.fl. Förslag till ändring av stadsplan. Eslöv*. [Kartografiskt material] Skala: 1:1000, Eslöv: Eslöv kommun Url: <https://kartportal.eslov.se/portal/sharing/rest/content/items/f452ae8ac0a14e5b8d3d222e79ab4cdc/data> Hämtad: 2020-05-11 11:40

Eslöv kommun (2005) *Detaljplan för bebyggelse för bostäder, handel och kontor vid Kvarngatan i Eslöv*. [Kartografiskt material] Skala: 1:1000, Eslöv kommun, E277, Url:

<https://kartportal.eslov.se/portal/sharing/rest/content/items/45defcd83ad0492090d7ba7774bde99f/data> Hämtad: 2020-05-11 11:35

Lantmäteriet (1937) *FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN AV CENTRALA DELEN AV ESLÖV*. [Kartografiskt material] Skala: 1:2000, Lantmäteriet Akt: 12-ESL-294, Åtkomst: Eslöv kommun S11, Url:

<https://kartportal.eslov.se/portal/sharing/rest/content/items/f4f7f0e3269b4d94bed1758be004c1f5/data> Hämtad: 2020-04-20 09:55

Lomma kommun (2019) *Plantering och Utrustningsplan för Lomma stationsområde*. [Kartografiskt material] Skala: 1:500 (A1), Lomma: Lomma kommun

Malmö Stadsbyggnadskontor (2010) *Detaljplan för Station Rosengård*. [Kartografiskt material] Skala: 1:500 (A1), Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor, Dp 5116_1

Malmö Stadsbyggnadskontor (2010) *Illustrationsplan för Station Rosengård*. [Kartografiskt material] Skala: 1:500 (A1), Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor, Dp 5116_2

Skånetrafiken (2019) *Eslövs station*. [Kartografiskt material] Skala okänd, Skånetrafiken Elektronisk karta, Url:

https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor/stationskartor/2020/85131_eslov_terminalkarta_a3.pdf Hämtad: 2020-04-23 10:10

Skånetrafiken (2019) *Malmö Rosengård*. [Kartografiskt material] Skala okänd, Skånetrafiken Elektronisk karta, Url:

https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor/stationskartor/2020/80075_malmo-rosengard_terminalkarta_a3.pdf Hämtad: 2020-05-11 11:50

Skånetrafiken (2019) *Teckomatorp station*. [Kartografiskt material] Skala okänd, Skånetrafiken Elektronisk karta, Url:

https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor/stationskartor/2020/14096_teckomatorp_terminalkarta_a3.pdf Hämtad: 2020-04-23 10:10

Bilagor

Bilaga 1 FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN AV CENTRALA DELEN AV ESLÖV från Lantmäteriet (1937).

Bilaga 2 Terminalkarta över *Eslövs station* från Skånetrafiken (2019).

Bilaga 3 Detaljplan för bebyggelse för bostäder, handel och kontor vid *Kvarngatan i Eslöv* från Eslöv kommun (2005).

Bilaga 4 Kv. Postmästaren M.fl. Förslag till ändring av stadsplan av Staffan Bolander stadsplanearkitekt (1984). Obs. 2 sidor

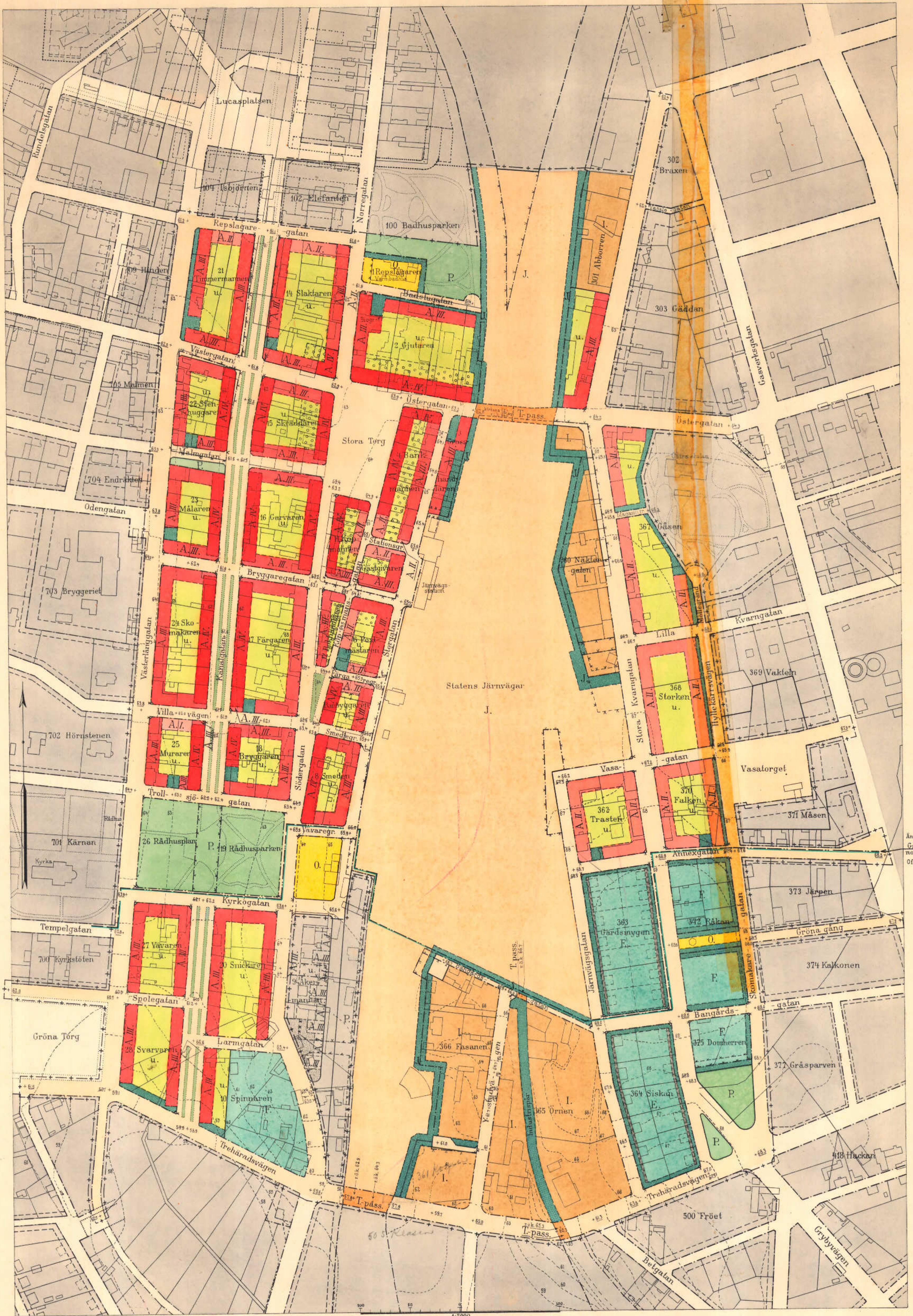
Bilaga 5 Plantering och Utrustningsplan för *Lomma stationsområde* från Lomma kommun (2019).

Bilaga 6 Illustrationsplan för *Station Rosengård* Malmö Stadsbyggnadskontor (2010).

Bilaga 7 Detaljplan för *Station Rosengård* från Malmö Stadsbyggnadskontor (2010).

Bilaga 8 Terminalkarta över *Malmö Rosengård* från Skånetrafiken (2019).

Bilaga 9 Terminalkarta över *Teckomatorp station* från Skånetrafiken (2019).



Ändrat nollplan.
Gekallat för
nollplanområdet.
Ofrändrat nollplan.

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN FÖR CENTRALA DELEN AV ESLÖV

UPPRÄTTAT DEN 9 NOV. 1937

Ulf Rilow Kluge.

BETECKNINGAR:

- +—+— Gräns belägen 3 meter utanför det område inom, vilket fastställelse å ändring av stadsplan sökes.
- — — Fastställd kvartersgräns avsedd att bibehållas.
- +—+— Fastställd kvartersgräns avsedd att utgå.
- — — Föreslagen ny kvartersgräns.
- — — Gräns mellan områden med olika stadsplanebestämmelser.
- +—+— Fastställd gräns mellan områden med olika stadsplanebestämmelser avsedd att utgå.
- A. Kvarterområde för bostadsbyggnader.
- E. Kvarterområde för bostadsbyggnader, friliggande villabyggnader.
- F. Kvarterområde för bostadsbyggnader, friliggande eller sammanbyggda villabyggnader.
- I. Kvarterområde för industriändamål.
- T-pass. Trafikområde för järnväg, passage för allmän gatutrafik.

- Allmän platsmark (gata, plantering etc.)
- J. Område för järnvägsändamål.
- O. Kvarterområde för offentliga byggnader.
- P. Område för allmän plantering.
- J. Järnvägsområde, som icke får bebyggas.
- Område, som icke får bebyggas.
- Område, avsett till gård.
- Område avsett till gård (uthusbyggnader medgivna).
- Område avsett för från huvudbyggnad utskjutande täckta utbyggnader.
- I, II, III, IV Värningsantal enligt stadsplanebestämmelserna.
- Nivåkurva.
- 62.5 Fastställd gathöjd avsedd att utgå.
- 62.3 Fastställd gathöjd avsedd att bibehållas.
- 62.3 Föreslagen ny gathöjd.
- Område, som skall vara tillgängligt för allmän gångtrafik.

Kartan ändrad till överensstämmelse med
Stadsfullmäktiges beslut den 22 juni 1938.

Ulf Rilow Kluge.

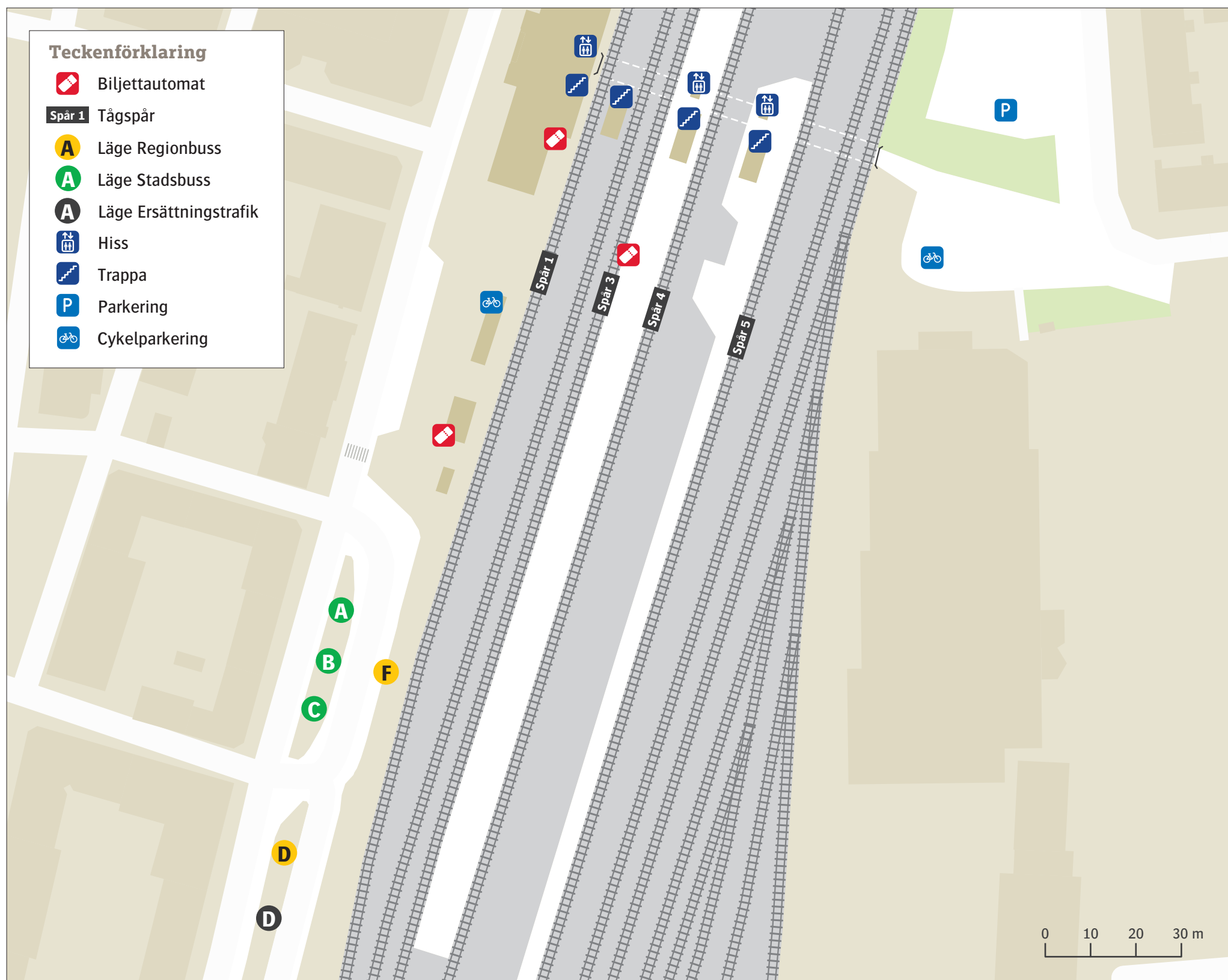
Änskrift.
Härmed intygas att denna stadsplane-
karta tillhör stadsfullmäktiges i
Eslöv beslut den 22 juni 1938 § 5.
Ex officio. Herman Jönasson, stadsf. sek.

Änskrift.
Tillhör. Högst. Högst. beslut den 23 okt. 1938.
Stadsfullmäktiges i Eslöv stadsfullmäktiges
Ex officio. Nils Lören.

Att denna karta gäldar de
tecknade tillägg till stadsplanen
i Eslöv den 6 december 1938
i följande
Trängna Schilling.
Stadsingenjör och stadsplanör.

Eslövs station

Uppdaterad december 2019



Stadsbuss

1	Flygstaden	A
1	Solkullen	B
2	Bäckdala	B
2	Rönneberga	A
3	Fridasro	C
3	Stinstorget	C

Regionbuss

157	Flyinge	D
436	Löberöd	F
474	Hörby	F
	Närtrafik	D

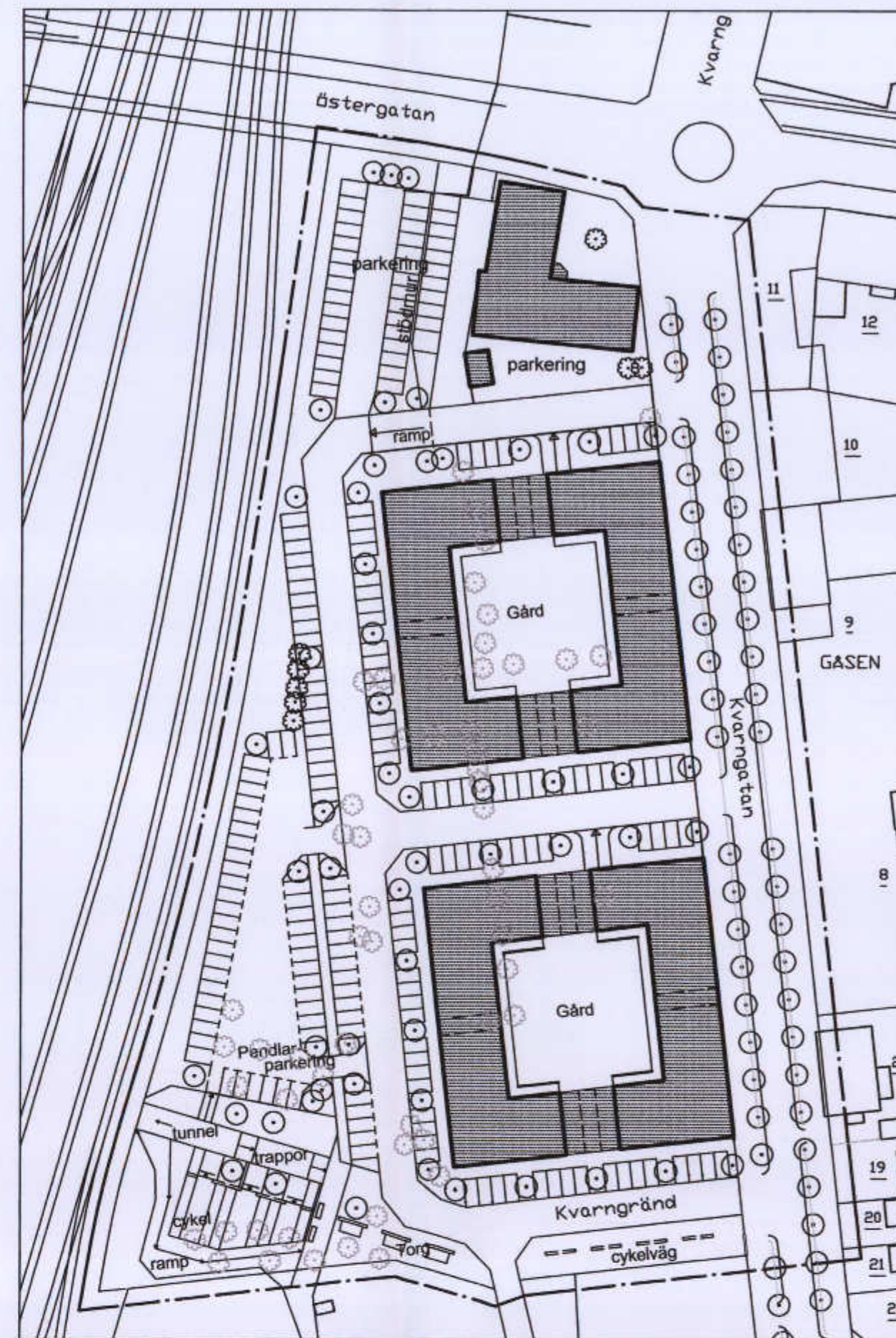
Ersättningstrafik

När tåg ersätts med buss avgår den från markerad hållplats.

When there is a rail replacement bus service, it departs from the indicated stop.

Malmö/Hässleholm D

ILLUSTRATIONSKARTA



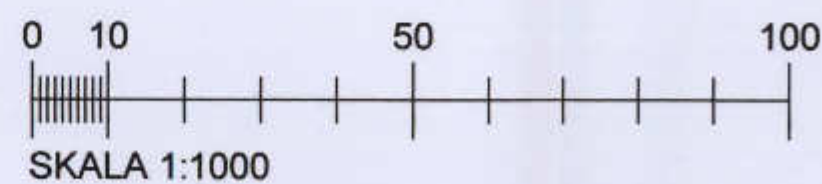
- q** SÄRSKILD VÄRDEFULL BEBYGGELSE. ÄNDRING AV BYGGNADEN FÅR INTE FÖRVANSKA DESS KARAKTÄR ELLER ANPASSNING TILL OMGIVNINGEN. BYGGNAD FÅR INTE RIVAS
- m₁** BYGGNADENS FASADISOLERING SKALL SKYDDA MINST SÅ ATT BULLERNIVÅN INOMHUS EJ ÖVERSTIGER 30 dB(A) EKVIVALENT FÖR DYGN OCH 45 dB(A) MAXIMALT FÖR NATT BASERAT PÅ DE BULLERNIVÅER UTOMHUS SOM ÅNGER I PLANBESKRIVNINGENS BILAGDA BULLERUTREDNING
- m₂** MINST HÄLFTEN AV BONINGSRUMMEN I VARJE LÄGENHET SKALL HA ÖPPNINGSBART FÖNSTER MOT BULLERDÄMPAD SIDA/GÅRDEN
- m₃** BULLERSKÄRMENDE BYGGNAD TILL MINST 3,0 METERS HÖJD SÅ ATT KVARTERET SLUTS RUNT OM
- m₄** SKYDDANDE VALL AV MINST 20 CM OBRÄNNBART MATERIAL OCH SKYDDANDE TÄT TEGELMUR MED SEKTIONER AV GLAS ELLER PLANK MED VEGETATION, HÖJD 1,5 METER, SKALL ANORDNAS INTILL FASTIGHETSGRÄNSEN

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

GENOMFÖRANDETIDEN ÄR 10 ÅR FRÅN DEN DAG PLANEN VINNEN LAGA KRAFT

ILLUSTRATION

- ILLUSTRATIONSLINJE
○ ILLUSTRERAT TRÄD
□ ILLUSTRERAD PARKERING



GRUNDKARTAN ÄR UPPRÄTTAD AV MILJÖ OCH SAMHÄLLSBYGGNAD, MBK 1 DECEMBER 2004.

HANS PERSSON
MÄTNINGSINGENJÖR

X=190 100

X=190 000

X=189 900

X=189 800

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

FASTIGHETSGRÄNS

GRÄNS FÖR FASTIGHET, SAMFÄLLIGHET OCH SAMLEDLSOMRÅDE SAMT GRÄNS FÖR KVARTERSTRÄKT

PUNKTER OCH OMRÅDEN

+ RUTNÄTSPUNKT

STOMPUNKTER

○ 2584 POLYGONPUNKT
* 11031 HÖJDPUNKT

ANVISNING ATT SAMMA FASTIGHET, SAMFÄLLIGHET ELLER BIHANG C-OMRÅDE LIGGER PÅ ÖMSE SIDA OM LINJEN

FASTIGHETSBETECKNINGAR

ESLÖV
54:1
GÅSEN
17
5v
u
TRAKTNAMN
REGISTERNUMMER FÖR FASTIGHET
MED TRAKTNAMN
KVARTERSNAMN
REGISTERNUMMER FÖR FASTIGHET
MED KVARTERSNAMN
BETECKNING PÅ SERVITUTSOMRÅDE
MARK TILLGÅNG FÖR UNDERJORDSKA
LEDNINGAR

BYGGNADER

□ □ BOSTAD, FASAD RESPEKTIVE TAKFOT
□ □ UTHUS, FASAD RESPEKTIVE TAKFOT
□ □ SKÄRMATK
□ □ TRANSFORMATORBYGGNAD

GRÄNSER ENLIGT DETALJPLAN OCH TOMTINDELNING

--- ANVÄNDNINGSGRÄNS
--- EGENSKAPSGRÄNS
--- TOMTGRÄNS

ÖVRIGA DETALJMÄTNINGSOBJEKT

--- STAKET
--- HÄCK
--- JÄRNVÄG
--- SLÄNT
--- TRÄD
--- BARRTRÄD

HÖJDFÖRHÅLLANDEN

00,0 AVVÄGD HÖJD

PLANKARTA

PLANBESTÄMMELSER

FÖLJANDE GÄLLER INOM OMRÅDEN MED NEDANSTÅENDE BETECKNINGAR. ENDAST ANGIVEN ANVÄNDNING OCH UTFORMNING ÄR TILLÅTEN. BESTÄMMELSER UTAN BETECKNING GÄLLER INOM HELA PLANOMRÅDET.

GRÄNSER

- GRÄNS RITAD 3 MM UTANFÖR PLANOMRÅDET
--- ANVÄNDNINGSGRÄNS
--- EGENSKAPSGRÄNS
x - x UTGÅENDE GRÄNS

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- HUVUDGATA TRAFIK MELLAN OMRÅDEN
LOKALGATA LOKALTRAFIK
TORG TORG FÖR PENDLARTRAFIK
P-PLATS PENDLARPARKERING

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- BH₁ BOSTÄDER OCH HANDEL, HANDEL I BOTTENVÅNINGEN
KH KONTOR OCH HANDEL

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- + 0,0 FÖRESKRIVEN MARKHÖJD ÖVER NOLLPLANET
gö-väg GÅNG- OCH CYKELVÄG
tunnel trappor GÅNGTUNNEL / TRAPPOR
stödmur STÖDMUR
ramp CYKEL- OCH RULLSTOLSRAMP RESPEKTIVE RAMP PÅ GATA
cykel CYKELPARKERING

UTNYTTJANDEGRAD

- e₁ HÖGST 55% AV FASTIGHETEN FÅR BEBYGGAS

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- MARKEN FÅR INTE BEBYGGAS
MARKEN FÅR ENDAST BEBYGGAS MED LOFTGÅNG/BALKONG FÖRRÅD ELLER CYKELGARAGE
MARKEN FÅR BYGGAS UNDER MED KÖRBART BJÄLKLAG SOM DELVIS PLANteras
x MARKEN SKALL VARA TILLGÅNGLIG FÖR ALLMÄN GÅNGTRAFIK
z PARKERING FÅR ANORDNAS ENLIGT ILLUSTRATION

MARKENS ANORDNANDE

- TRÄD SKALL PLANteras ENLIGT ILLUSTRATION
KÖRBAR FÖRBINDELSE FÅR INTE ANORDNAS
EJ UTFART FRÅN FASTIGHET
parkerings PARKERINGSPLATS SKALL FINNAS
n₁ EJ VISTELSEYTA, LEK- ELLER SITTPLATSER T EX
n₂ PARKERINGSPLATS FÅR INTE FINNAS
n₃ BEFINTLIGT TRÄD FÅR INTE FÄLLAS

PLACERING; UTFORMNING; UTFÖRANDE

- GRUNDLÄGGNING SKALL UTFÖRAS RADONSKYDDANDE
p BYGGNADER SKALL PLACERAS INTILL GRÄNS MOT TROTTOAR
IV HÖGSTA BYGGNADSHÖJD I METER
IV MAXIMALT FYRA VÅNINGAR OCH VIND ELLER EN INDRAGEN FEMTE VÅNING
v FEMTE VÅNINGEN SKALL VARA INDRAGEN MINST 3 METER FRÅN HUVUDFASADEN
f₁ FASADMATERIAL SKALL I HUVUDSAK VARA RÖTT TEGEL I GATUFASADER
b₁ BYGGS LOFTGÅNGAR IN MOT GÅRDEN SKALL GÅRDEN KOMPENSERAS MED ETT 1 VÅNING HÖGT BYGGNADSPARTI MOT SÖDER
b₂ FÖRSTA VÅNINGEN SKALL HA EN GOLVHÖJD SÅ ATT INSYN FRÅN GATA OCH TROTTOAR TILL BOSTÄDER HINDRAS
b₃ BIL- OCH CYKELPARKERING SKALL ANORDNAS INOM DET EGNA KVARTERET 0,8 BILPLATSER OCH 2 CYKELPLATSER PER LÄGENHET

Registrerat
2005-08-13

DETALJPLAN FÖR BEBYGGELSE FÖR BOSTÄDER, HANDEL OCH KONTOR VID KVARNGATAN I ESLÖV

REGLERAR MARKANVÄNDNING OCH BYGGANDE ENLIGT PBL

KV NÄKTERGALEN

ESLÖVS KOMMUN, SKÅNE LÄN

PLANKARTA
MED BESTÄMMELSER

2005-03-16

ASTRID AVENBERG ROSELL
PLANARKITEKT

PLAN NR E. 277

- PROGRAMHANDLING
□ SAMRÅDSHANDLING
□ UTSTÄLLNINGSHANDLING
□ ANTAGANDEHANDLING

ÖVRIGA PLANHANDLINGAR

- BESKRIVNING
□ GENOMFÖRANDEBESKRIVNING
□ SAMRÅDSREDOGÖRELSE
□ FASTIGHETSFÖRTECKNING
□ UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE
2005-04-25, § 23
BETYGARVUNNIT LAGA KRAFT
2005-05-31

KV. POSTMÄSTAREN M.FL.

Eslöv, Eslövs kommun

Malmöhus län

Förslag till ändring av stadsplan







Upprättad 1984-02-16 Reviderad 1984-04-12

Staffan Bolander
Staffan Bolander
stadsplanearkitekt

Staffan Bolander
Staffan Bolander

ILLUSTRATIONSKARTA

BETECKNINGAR

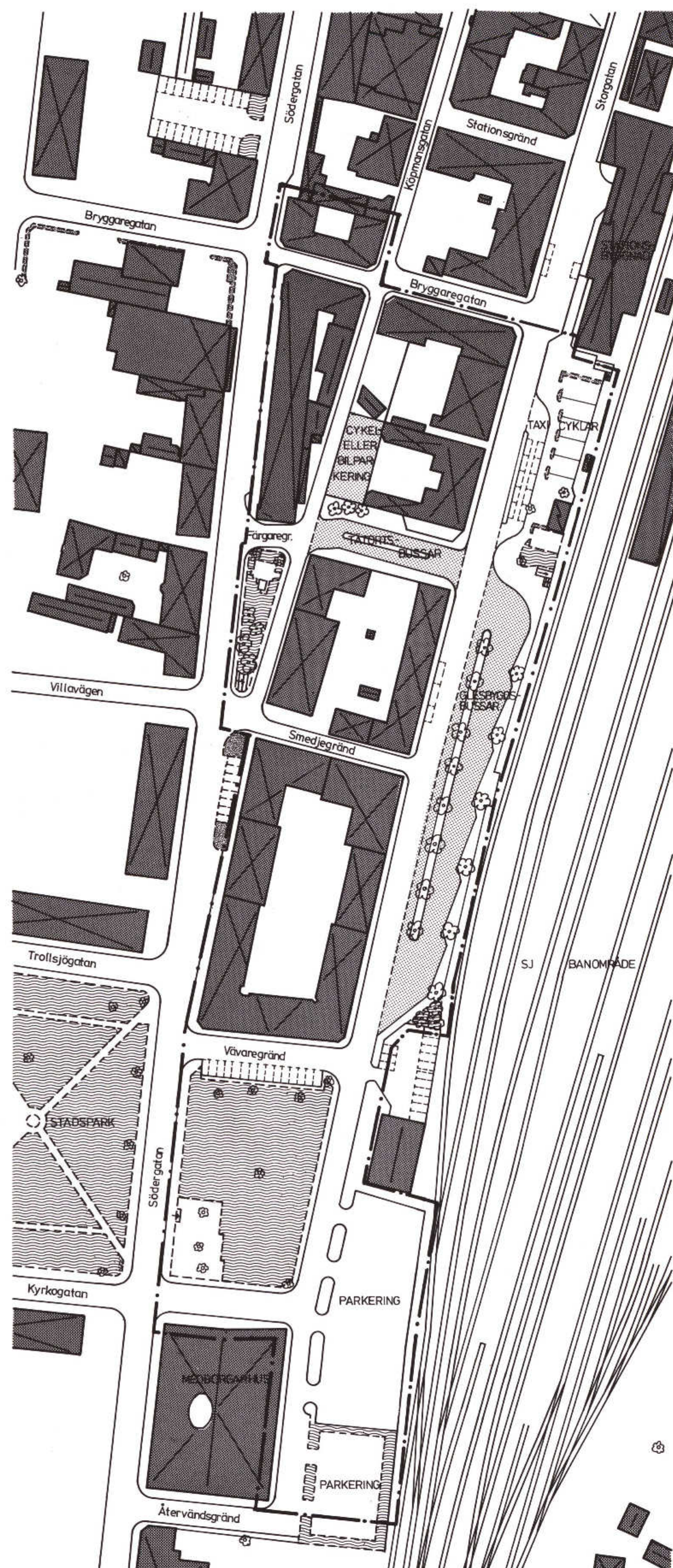
-  Busshållplats
-  Byggnader
-  Gräsyta
-  Mindre plantering
-  Plangräns
-  Träd

ANTAGET AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I ESLÖV
1984-06-25, § 91

Gert Beslund
GERT BESLUND
SEKRETERARE

SKALA 1:1000
METER








0 10 20 30 40 50



Förslag till ändring av stadsplan

Staffan Bolander
stadsplanarkitekt

GRUNDKARTA

— — — —	FASTIGHETSGRÄNS
— — — —	KVARTERS- ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS
— — — —	BESTÄMMELSEGRÄNS
 	BONINGSHUS RESPEKTIVE UTHUS
— — — —	SKÄRMtak
	TRANSFORMATORBYGGNAD
— — — —	STAKET
	HÄCK
	STEMMUR
	STÖDMUR
— — — — E — — — —	ELLEDNING
— — — — T — — — —	TELELEDNING
— — — —	JÄRNVÄGSSPÅR
	TRÄD
— — — — 66 — — — —	NIVÅKURVA
+ SMEDEN	RUTNÄTSPUNKT
2 (14)	KVARTERSNAMN
* 1185	REGISTERNUMMER FÖR FASTIGHET MED KVARTERSNAMN
* 1133	NUMMER PÅ TOMT OCH SAMFÄLLIGHETSTOMT
+00,0	POLYGONPUNKT
000	HÖJDFIXPUNKT
	FASTSTÄLLO HÖJD PÅ GATA
	AVVÄGD HÖJD

STADSPLANEKARTA

A. GRÄNSBETECKNINGAR

— — — • — — —	STADSPLANEGRÄNS BELÄGEN 3M UTANFÖR FASTSTÄLLESEOMRÅDET
— — — — —	GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS ÄVSEDD ATT BEHÅLLAS
— — — — —	GÄLLANDE BESTÄMMELSGRÄNS ÄVSEDD ATT BEHÅLLAS
— * — * —	GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS ÄVSEDD ATT UTGÅ
— * — * —	GÄLLANDE BESTÄMMELSGRÄNS ÄVSEDD ATT UTGÅ
— — — • — — —	OMRÅDESGRÄNS
— — — — —	BESTÄMMELSGRÄNS

B. OMRÅDESBETECKNINGAR

ALLMÄN PLATS

GATA
PARK ELLER PLANTERING


BYGGNADSKVARTER

A	ALLMÄNT ÄNDAMÅL
B	BOSTÄDER
Bh	BOSTÄDER SAMT I VISSA FALL HANDEL
BH	BOSTÄDER OCH HANDEL
H	HANDEL

SPECIALOMRÅDEN

TP PARKERING

C. ÖVRIGA BETECKNINGAR AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS


 MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS
 MARK DÅR UTHUS O DYL UNDANTAGSVIS FÅR UPPFÖRAS
 GÅLLANDE GATUHÖJD
 GÅLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ
 GATUHÖJD
 ANTAL VÄNINGAR
 BYGGNADSHÖJD

D. ILLUSTRATIONER OCH HÄNVISNINGAR

— — — — —
 ILLUSTRATIONSLINJE
 SÄRSKILD MILJÖHÄNSYN, SE PLANBESKRIVNING

AV LÄNSSTYRELSEN UNDANTAGET OMRÅDE

GRUNDKARTAN ÄR UPPRÄTTAD AV K-KONSULT I STOCKHOLM 1975,
SAMT KOMPLETTERAD AV ESLÖVS STADSINGENJÖRSKONTOR I OKTOBER 1983.

MALTE NILSSON
stadsingenjör

SKALA 1: 1000

METER

A horizontal number line with arrows at both ends. It has major tick marks labeled 0, 10, 20, 30, 40, and 50.



ANTAGET AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I ESLÖV
1984 - 06 - 25, § 91

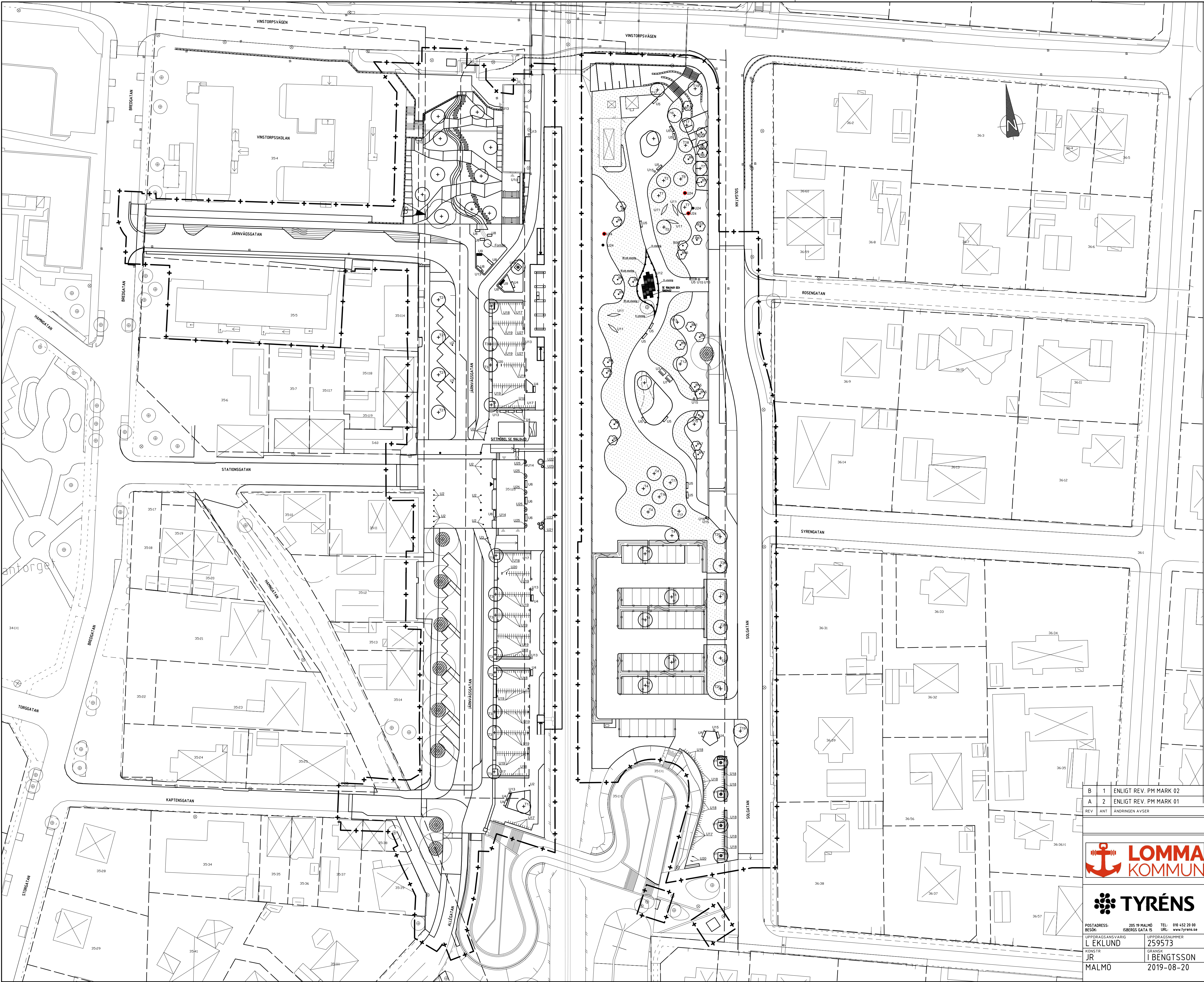
Gert Berglund
SEKRETERARE

Registrerad

LÄNSSTYRELSEN
Malmöhus län

Genom beslut 1985-05-10
vilket på grund av stadgande 1 150 § tredje stycket
byggnadslagen vunnit laga kraft, har länsstyrelsen
fäst till den på denna karta avfärdade
"Äntringsplan, dock med
undantag av på plankartan med blå
färg markerat område
består

Urban angelt
LARS RENFORS. Birgitta Ramdell



FÖRKLARINGAR

- FASTIGHETSGRÄNS
- ARBETSOMRÅDE, REDOVISAT 3 M
- UTANFÖR VERKLIG GRÄNS
- DETALJPLANEGRÄNS
- BELÄGGNINGSKANT
- ILLUSTRATIONSLINJE

VÄXTER OCH PLANTERING

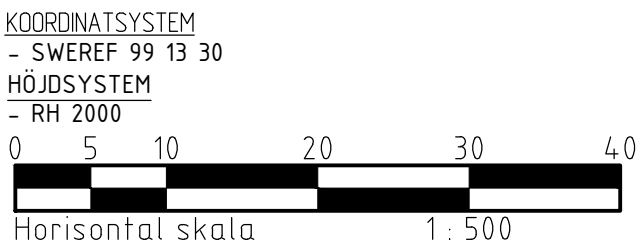
- CENTRUMLINJE HACK, CC 33cm
- INKÖRNINGSSKYDD PLANTERING
- BEFINTLIGT TRÄD SOM BEHÅLLS (RITAT MED SKALENIG KRONDIAMETER)
- BEFINTLIGT TRÄD SOM BEHÅLLS, SKYDDSAÖGARD ENL. 106M04.07-106M04.09
- NYTT TRÄD, ARTNR. ENL. VÄXTFÖRTECKNING
- NY SOLITÄRBUSKE, ARTNR. ENL. VÄXTFÖRTECKNING
- GRÄSYTA

UTRUSTNING

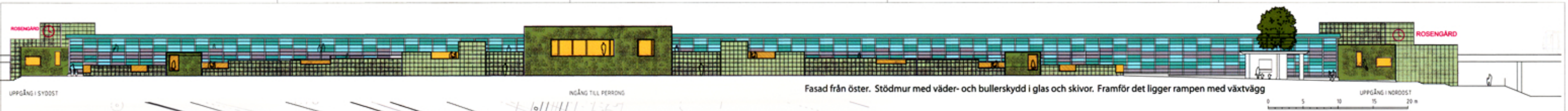
- MARKGALLER TRÄD, INKLUSIVE TRÄDSKYDD
- POLLARE
- POLLARE, NEDFÄLLBAR
- SOFFA
- SOFFA, GUL
- SOFFA, STATIONSHUSET
- SOLSOFFA MED FÖTSTÖD
- GRANITBLOCK, ÅTERANVÄNT
- GRANITBLOCK, FÖRSED MED TRÄSITS
- SOFFA, NEDBULTNING
- HÄNGMATT
- KUBBSARG, VARIERANDE VISNING ENL. PLUSHÖJDER
- PAPPEKÖRG
- PAPPEKÖRG, KULTURMILJÖ
- PAPPEKÖRG, STOR
- HUNDLATRIN
- CYKELSTÄLL ENKEL, KORT
- CYKELSTÄLL ENKEL, LÅNG
- CYKELSTÄLL DUBBEL, LÅNG
- CYKELSTÄLL DUBBEL, KORT
- CYKELSTÄLL BÅGE
- PLANTERINGSKÄRL STOR BLOM
- PLANTERINGSKÄRL VID BLOM
- PLANTERINGSKÄRL BLOM
- STOCK INSEKTSHOTELL
- ROSSTÖD SMIDE
- BELYSNINGSPOLLARE, ENLIGT E-HANDLING
- BEF. RÄCKE
- GRANITBLOCK/TRAMPSTENAR TILL SMITVÄG
- MARKGALLER TRÄD 1500, INKLUSIVE TRÄDSKYDD

HÄNVISNINGAR

FÖR FULLSTÄNDIG REDOVISNING AV PLANTERING OCH UTRUSTNING - SE RITNING 106L1901-106L1908.
FÖR VÄXTARTER - SE HANDLING 10.3 VÄXTFÖRTECKNING



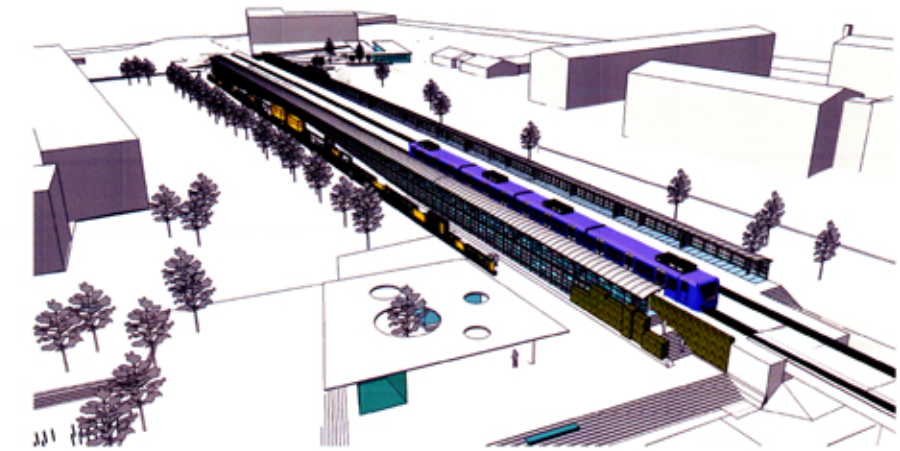
B 1 ENLIGT REV. PM MARK 02		LE	2020-02-17		
A 2 ENLIGT REV. PM MARK 01	JR	2019-11-25			
REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SKOK	DATUM	VV DATUM VV DIARIENUMMER
BYGGHANDLING					
LOMMA STATIONSOMRÅDE LOMMA KOMMUN DP STATIONSOMRÅDET MARK OCH VA-ARBETEN ALLMAN PLATSMARK					
ÖVERSIKT					
PLANTERING OCH UTRUSTNING					
KONSTRUKTIONSNR		FORMAT	SKALA		
A1		1:500			
OBJEKT NR		RITNINGSNR			
1 06 L 01 01					
					REV



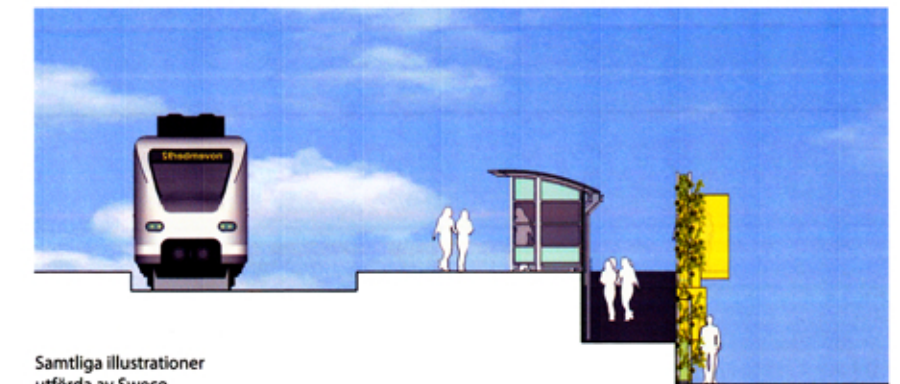
Fasad från öster. Stödmur med väder- och bullerskydd i glas och skivor. Framför det ligger rampen med växtvägg



Entré från sydöstra platsen med den gröna väggen längs rampen



Flygvy från nordost



Samtliga illustrationer utförda av Sweco

Sektion genom perrongen



ILLUSTRATIONSPLAN

Skala 1:500 (A1)

Illustrationsplan för STATION ROSENGÅRD I Rosengård i Malmö

Upprättad av Malmö Stadsbyggnadskontor 2010-09-01

Kerstin Åvenwall
Planchef

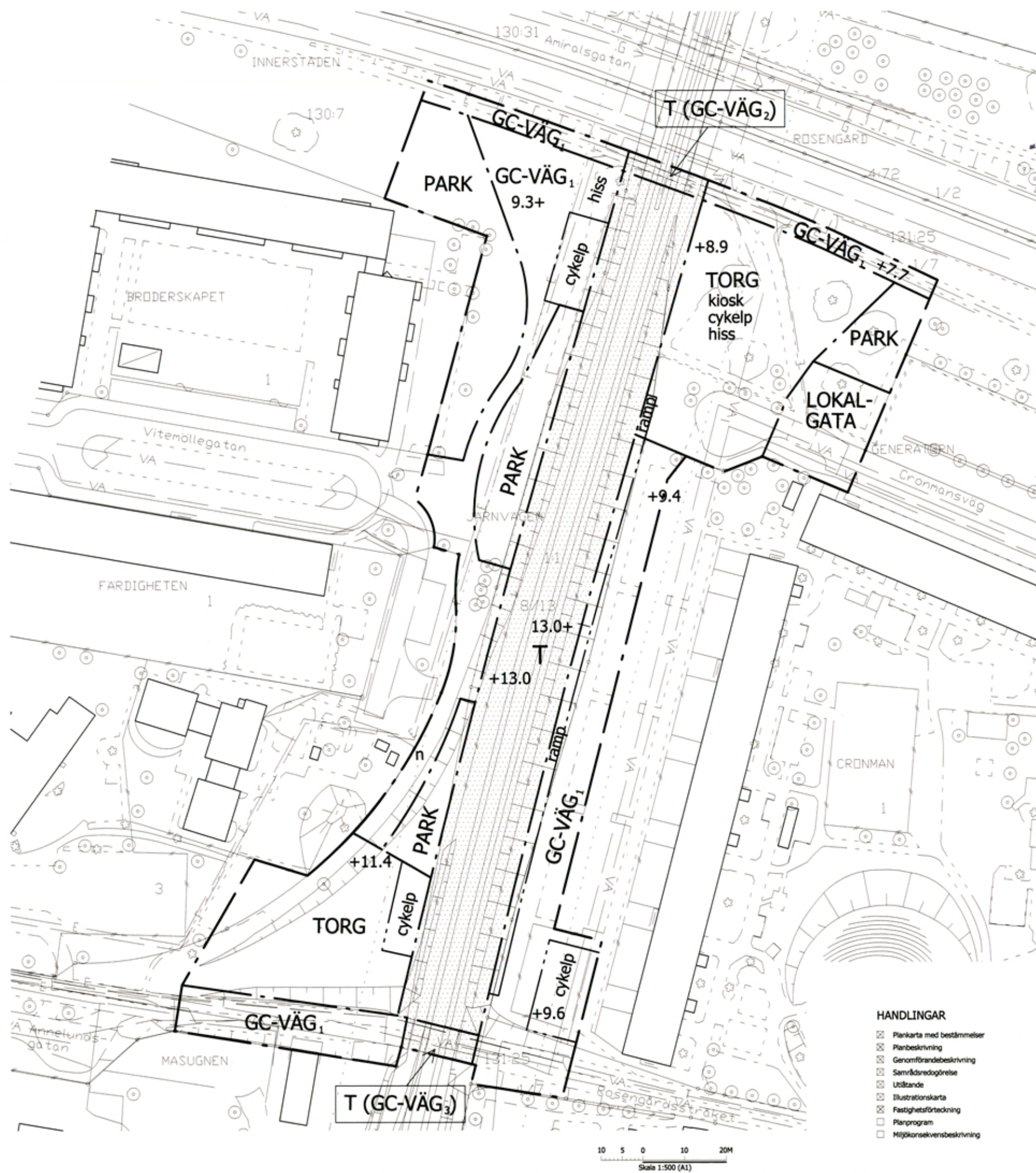
Magdalena Alevrå
Arkitekt



GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Traktgräns
Fastighetsgräns
Illustrationslinje
Högspläningsledning (i mark)
Vatten- och avloppsledning
Teleledning (i mark)
Fjärrvärmeledning (i mark)
Gasledning (i mark)
Ruttnätspunkt
Elastolpe
Byggnad
Byggnad, takkontur
Skärmtak
Buskage
Häck
Staket eller plank
Mur
Stödmur
Kantsten
Stänt
Träd
Gällande gatuhöjd över stadens nollplan
Gällande gatuhöjd i övre planet
Gällande gatuhöjd i undre planet
HUSIE
SVART
Serv
Lr
Registerbeteckningar

ORIENTERINGSKARTA



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detailplanegräns
Användningsgräns
Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmän plats

- LOKALGATA Lokaltrafik
GC-VÄG1 Gång- och cykelväg
GC-VÄG2 Gång- och cykelväg, överkant +11.1 underkant +7.5
GC-VÄG3 Gång- och cykelväg, överkant +11.0, underkant +8.3
TORG Torg
PARK Park
Kvartermark
T Trafik, järnväg och perronger

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- +000.0 Föreskriven höjd över nollplanet
kiosk Byggnad med kiosk, servering eller annan publik verksamhet får uppföras med största byggnadsyta 100 kvm och högsta byggnadshöjd 4 m.
hiss Hiss till perrong får uppföras, ledningar får ej överbyggas.
ramp Ramp till perrong ska finnas. Utsida av ramp ska vara växtbeklädd.
cykelp Cykelparkering ska finnas. Den får hägnas in och förses med tak.
n Stödmurar mot fastighet i väster ska vara växtbeklädda.

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas förutom med väderskydd, perronger, ramper bullerskydd och andra anordningar som krävs för att möjliggöra trafikering med tåg för persontrafik.

PLACERING; UTFORMNING; UTFÖRANDE

Utförande
Minst 1/3 av väderskyddet ska vara genomskiktligt i delar så att trygghet och överskådlighet uppnås.

Bullerskydd, väderskydd och beklädnad av stödmuren mot perrongen i öster ska utformas som en helhet med bearbetade detaljer och färgsättning som ger stationen en tydlig och tilltalande identitet. Formspråket ska vara enkelt och lätt. Särskild omsorg ska ägnas de delar som visas upp mot Amiralsgatan och mot Rosengårdstråket samt ingångarna från ramperna där ett högre bullerskydd krävs.

STÖRNINGSKYDD

Järnvägsbuller
Bullerskydd ska finnas längs järnvägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från det datum planen vunnit laga kraft.
Tomtindelning 1964-01-02, akt 1280K-166E och 1962-10-08, akt 1280K-107C upphör att gälla i de delar som berörs av denna plan.
Innan bygglov beviljas ska markförordningar vara slutligt avhjälpda.

HANDLINGAR

- ☒ Plankarta med bestämmelser
☒ Planbeskrivning
☒ Genomförandebeskrivning
☒ Samrådsredogörelse
☒ Utställande
☒ Illustrationskarta
☒ Fastighetsförteckning
☒ Planprogram
☒ Miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplan för STATION ROSENGÅRD I Rosengård i Malmö

Upprättad av Malmö Stadsbyggnadskontor 2010-09-01
Justerad 2010-10-26

Grundkarta upprättad 2010-09-13

Kerstin Åkervall
Planchef
MAGGALENA ALEVIS
Arkitekt
Allan Almqvist
Stadsingenjör

Antagen av stadsbyggnadsnämnden 2010-11-11 nr. 460

Betygar

Vunnet laga kraft 2010-12-16

Dp 5116

Malmö Rosengård

Uppdaterad december 2019

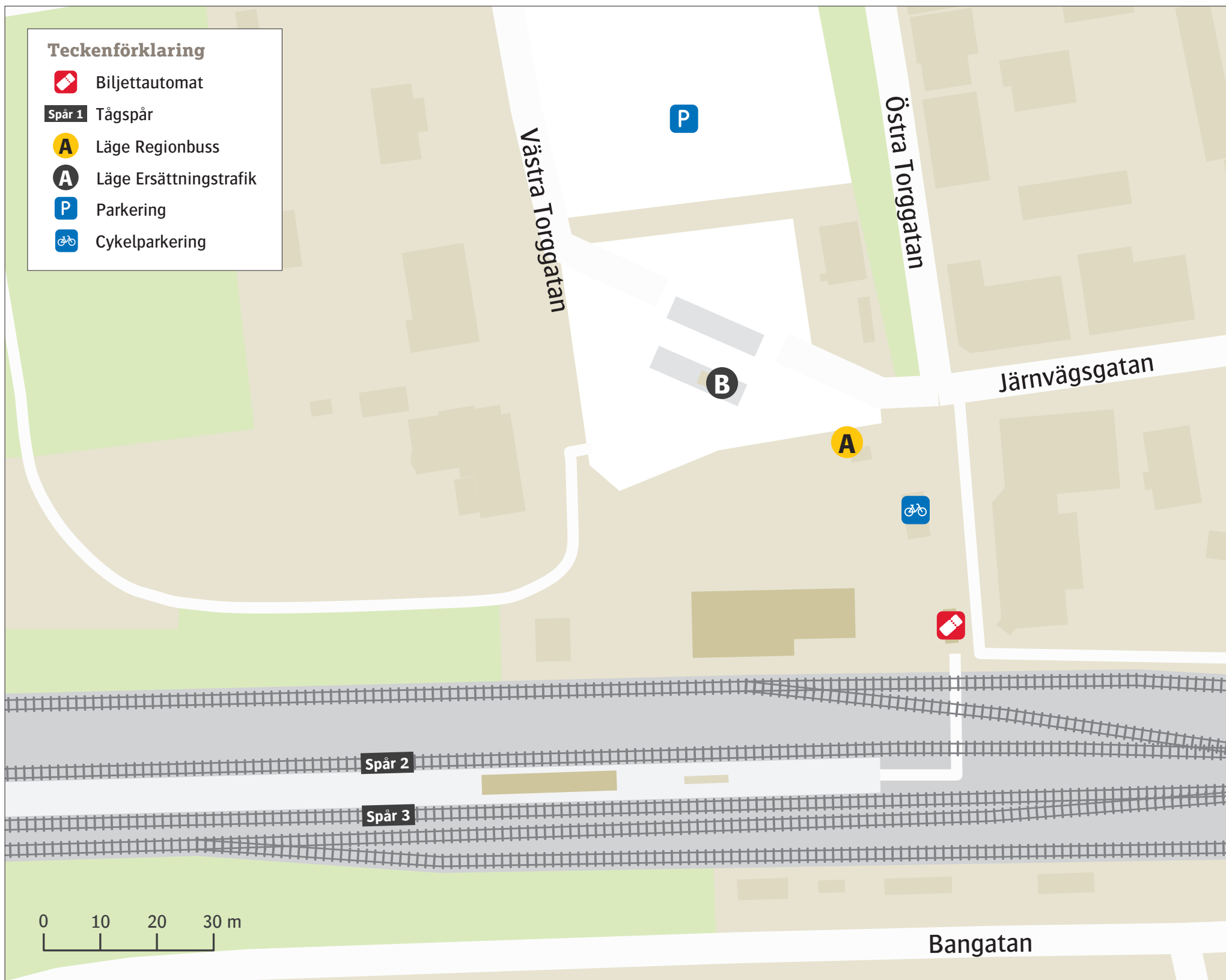


Stadsbuss

5	Stenkällan	A
5	Västra Hamnen	B
33	Ön	A
33	Värnhem	B

Teckomatorps station

Uppdaterad december 2019



Regionbuss

230 Billesholm **A**

Ersättningstrafik

När tåg ersätts med buss avgår den från markerad hållplats.

When there is a rail replacement bus service, it departs from the indicated stop.

Helsingborg/Malmö **B**